1re Année — N° 465 — 50 Centimes — 17 Août 1907 — Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je sais tout ◦ Fermes et Châteaux ◦ Femina
Musica ◦ Jeunesse ◦ L'Art et les Artistes ◦ ◦
90, Av. des Champs-Elysées — Paris

LE PRINCE BORGHÈSE

Arrivé premier du Raid Pékin-Paris sur voiture *ITALA*.

(Voir pages 114 à 120.)

Abonnements :
Paris et Départements,, ,, ,, 24 *francs*
Etranger ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, 28 —
Changements d'adresse 0 fr. 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

ED. PINAUD

18, PLACE VENDÔME
PARIS

GENET D'OR — PARFUM ULTRA-PERSISTANT
PARFUM LA CORRIDA
VIOLETTE — BRISE EMBAUMÉE

PARFUM
FLORAMYE
L.T. PIVER
PARIS

" LE RECORD LONDRES-MONTE-CARLO "

Vient d'être battu deux fois sur

LES NOUVEAUX PNEUS CUIRASSE ARMEE

DUNLOP

"Qui pour leur coup d'essai ont fait un coup de maître"

UNE BONNE BICYCLETTE
en vaut deux

CATALOGUE
FRANCO

LA BICYCLETTE

CLÉMENT

est une bonne bicyclette

CYCLES CLÉMENT, au Pré-St-Gervais, SEINE

ALCYON

BORDEAUX-PARIS (1906)
1er Cadolle
4e Georget
5e Aucouturier
sur bicyclettes.

TOUR DE FRA
(2.600 kilomètr
1er Contant
4e René
sur motocyclette
gères 38 kgs.

4-6, Boulevard Bourdon ALCYON Neuilly-sur-

PLAQUES
RADIO-
BROM
GUILLEMINOT
ULTRA
RAPIDES

La
Photographie d'Art Fem
H. MANUEL directeur
90, Avenue ds Champs-Élysées, Paris
EST OUVERTE au PUB

La Semaine Comique, par Henriot.

— Tu cries parce qu'il y a cinq minutes que tu es dans l'eau... mais, malheureux, qu'est-ce que tu dirais si tu étais poisson et s'il te fallait y rester toute la vie?

— Comment, vous êtes aveugle et vous avez besoin d'une lanterne?
— C'est pour que les voitures et les autos m'aperçoivent et ne m'écrasent pas...

— Aie l'air d'être au courant des habitudes tauromachiques : quand le toréador a bien travaillé, tu prends le chapeau de ton voisin et tu le lances dans l'arène!

— J'ai flanqué deux coups énormes sur les pneus; les pneus ont résisté et j'ai cassé ma pioche...
— Imbécile! ce sont des pneus « Gaulois », rien ne peut les entamer!

LE PRESERVATEUR de CONDOM et le Vaginal (Dépos)
Nouveaux appareils spéciaux pour l'usage intime, hommes et dames
Catal. illust. et 6 échantil. extra env. cont. 1f25 timb. ou mandat
Fabrique française. L. BADOR, seul vrai fabricant, 19, r. Bichat, Paris

CYCLES & MOTOCYCLES
toutes Marques
APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES
toutes Marques
PAYABLES EN 12 ET 15 MOIS
L'INTERMÉDIAIRE 17, R. MONSIGNY PARIS
(CATALOGUE FRANCO)

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS.
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES.
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

VOITURE DE PROMENADE
avec Parasol mobile et articulé.

DUPONT
Fabricant breveté s. g. d. g.
FOURNISSEUR des HOPITAUX
à Paris, 10, Rue Hautefeuille, 10
près l'Ecole de Médecine.
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES.
Envoi Franco du Catalogue contenant 423 Fig.

LE "MERVEILLEUX" SAVON SPÉCIAL POUR LA BARBE

MERVEILLEUX !! le Savon VIBERT FRÈRES et comme il porte bien son nom !!!
Je rase 30 hommes à l'heure car la barbe fond devant le rasoir et tous proclament qu'en se barbifiant avec le MERVEILLEUX ils n'ont plus ni rougeurs ni feu du rasoir.

VIBERT FRÈRES, PARIS

N'oubliez pas d'emporter en voyage votre Savon LE "Merveilleux" si pratique et si commode pour qui se rase soi-même

En Vente : Coiffeurs, Bazars, Couteliers, Herboristes et Magasins de Nouveautés

Envoi franco contre 2 fr. 50 adressé à MM. VIBERT Frères, 60, boulevard Sébastopol, Paris

PRENEZ GARDE, Mad
vous commencez à grossir et grossir
vieillir. Prenez donc tous les jours
Dragées de THYROÏDINE BOUT
votre taille restera ou redeviendra s
LE FLACON : 10 FR. — Envoi franco contre mand
Laboratoires BOUTY, 1, Rue de Châteaudun,
Il est bon de prendre l'avis d'un médecin.

EPILEPSIE GUÉRISON CERTAINE. Dem.
Dr BOURDAUX, FLEURANCE

MOTO
NAPHT

HERNIE GUÉR

BREVTÉ S.G.D.G.
par le Nouveau BANDAGE MEY
Accepté p'la Société de Chirurgi
Recommandé par le
Membres du Corps Mé
Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le
supprime le ressort du dos et le sous-cuisse. Le
peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de
Par sa pression constante il mène à la guérison Env. Cat
MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Honoré

AUTOMOBILES
MOTOBLOC
SIÈGE SOCIAL ET USINES · 102, RUE DES VIVANTS, 102 · BORDEAUX
à PARIS EN 1906
DIRECTION DES AGENCES ET MAGASIN D'EXPOSITIO 8, RUE LAFAYETTE, 8
NOUS AVONS PRIS PART A 5 COURSES et CONCOURS ET REMPORTÉ 5 PREMIERS PRI

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

17 Août 1907 — N° 465
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
98, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITE :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr

(Photographie de notre envoyé spécial).

LE PRINCE SCIPION BORGHÈSE A LA FRONTIÈRE FRANÇAISE

Parti le 10 juin de Pékin, le prince Scipion Borghèse est arrivé à Paris le 10 août, ayant effectué en deux mois exactement, sur une 24-chevaux Itala, *les 17.000 kilomètres du parcours. C'est vendredi dernier à 10 heures qu'il a franchi la frontière française près de Givet. A cette occasion, une petite manifestation avait été organisée par nos confrères de la presse parisienne qui l'accompagnaient depuis Berlin. Une coupe de champagne fut vidée, pour fêter l'entrée de l'intrépide voyageur sur la terre de France.*

(Voir l'article pages 114 a 120).

(Photographies de nos envoyés spéciaux.)

LA COUPE DE LA PRESSE

Parce qu'il est impossible de mettre aux prises des voitures entièrement conformes aux types de livraison courante, les courses de vitesse pour voitures de tourisme ne paraissent pas susceptibles de devoir donner des renseignements précis. Elles sont néanmoins intéressantes par le mouvement d'opinion qu'elles créent.

Il faut encourager le sport automobile dans toutes ses manifestations, même dans celles qui, à première vue, ne paraissent pas avoir une influence profonde sur l'orientation de la construction automobile, parce qu'elles peuvent toujours contribuer à diffuser l'idée de la construction nouvelle.

De ce nombre est la Coupe de la Presse, qui fut sans portée technique, mais qui doit être considérée comme une réclame nécessaire pour l'industrie française. Au rebours de ce que pensent beaucoup d'amateurs, je ne considère pas que les épreuves de vitesse réservées aux véhicules de tourisme soient de première importance. Elles sont amusantes, sans plus, et j'en développerai quelque jour les raisons.

Ceci dit, j'ai toute latitude pour parler de la Coupe de la Presse, qui fut fort bien organisée et qui a vraiment donné le maximum de ce qu'elle pouvait donner.

Eugène Renaux.

C'est à bicyclette que le gagnant de la Coupe de la Presse fit ses débuts dans le sport, il y a de cela 20 ans. Minuscule, d'aspect frêle, on le connaissait sous le nom du « Petit Renaux ».

La musique de la Garde à Lisieux.

La présence à la mairie de Lisieux de M. Chéron, sous-secrétaire d'État à la Guerre, permit aux organisateurs d'obtenir, pour la course, la musique de la Garde Républicaine.

L'idée directrice de l'épreuve était de démontrer à la fois l'endurance et la vitesse des voitures engagées.

On connaît les conditions de la Coupe de la Presse, dernier acte du Criterium de France.

Il fallait accomplir au préalable un parcours d'environ 1.600 kilomètres sur l'itinéraire Paris-Clermont-Ferrand-Bordeaux-Nantes-Trouville. Le long de ce trajet assez difficile, puisqu'il fallait y atteindre le 40 de moyenne — sauf dans Clermont-Ferrand-Bordeaux cependant, où le 35 suffisait — la sélection des meilleures voitures *devait* s'opérer automatiquement. Je dis *devait*, car, dès l'instant qu'on ne respecte plus les limites imposées dans les agglomérations, toutes les voitures actuelles de 24 chx et au-dessus peuvent accomplir ces moyennes.

On sait comment, à la suite de regrettables accidents, le Criterium fut arrêté à Bordeaux, après la seconde étape : de là, tous les qualifiés se rendirent en caravane à Trouville à l'effet de disputer l'épreuve de classement définitif sur le circuit de Lisieux.

Pour cette dernière journée, la seule condition restrictive résidait dans le taux de consommation : chaque concurrent n'avait à sa disposition que 19 litres d'essence par 100 kilomètres.

Première question qu'avait à résoudre les constructeurs : quel alésage convenait-il de prendre ? Les solutions apportées furent tellement diverses, s'échelonnant pour les 4-cylindres de 110 à 130 millimètres qu'il est permis d'affirmer que la plupart des constructeurs n'avaient étudié la question que très insuffisamment. J'entends bien que les vitesses angulaires étaient, elles aussi, extrêmement variables, mais à vitesse linéaire égale, il est inconcevable que de pareils écarts eussent pu se relever.

Selon moi, la cause en réside tout entière dans la publication tardive de règlement. Ce dernier imposait en somme des limites assez étroites, et ce n'est point en 3 ou 4 mois qu'il est loisible à un constructeur d'établir un modèle adéquat. Aussi, la plupart des intéressés se contentaient-ils de prendre celui de leurs types de série qui se rapprochait le plus des conditions de l'épreuve et, de ce moment, la victoire des gros alésages était assurée.

On connaît les résultats de la Coupe de la Presse. La Peugeot de Renaux, classée en tête, fait une moyenne de 86 k. 500 avec un moteur de 130×120 : la Westinghouse de Vimont est seconde avec une moyenne de 85 k. 350 (moteur 120×140). Viennent ensuite les deux de Dion-Bouton de Zélélé et Vrignon (moteur de 115×130) puis une Cottin-Desgouttes qui dépasse également le 80 de moyenne avec un 120×140.

La performance de la Peugeot, vis-à-vis de celle des concurrents, est excellente : la voiture de Renaux pesait plus de 1.700 kilos : elle était munie d'une carrosserie confortable et couvre en somme tout près de 6 kilomètres au litre. Il est permis d'affirmer, chiffres en main, que cette voiture est celle qui, de tout le lot, a accusé le meilleur rendement.

Les De Dion-Bouton étaient réellement de premier ordre. Avec 0m15 d'alésage, elles faisaient en somme du 100 en palier et si on veut bien songer que c'est là le type des 40-chx de Dion pour 1908, on ne peut s'empêcher de penser que l'acheteur sera vraiment bien servi.

On sait comment Sorel fut arrêté à quelques kilomètres avant la fin, après avoir mené tout au long des cinq premiers tours un train incroyablement rapide et tel que sa moyenne effective montait à plus de 88 kilomètres : il faut reconnaître que sa 40 chx Lorraine-Diétrich, voiture réellement admirable de robustesse. a réalisé à Lisieux une performance de tout premier ordre.

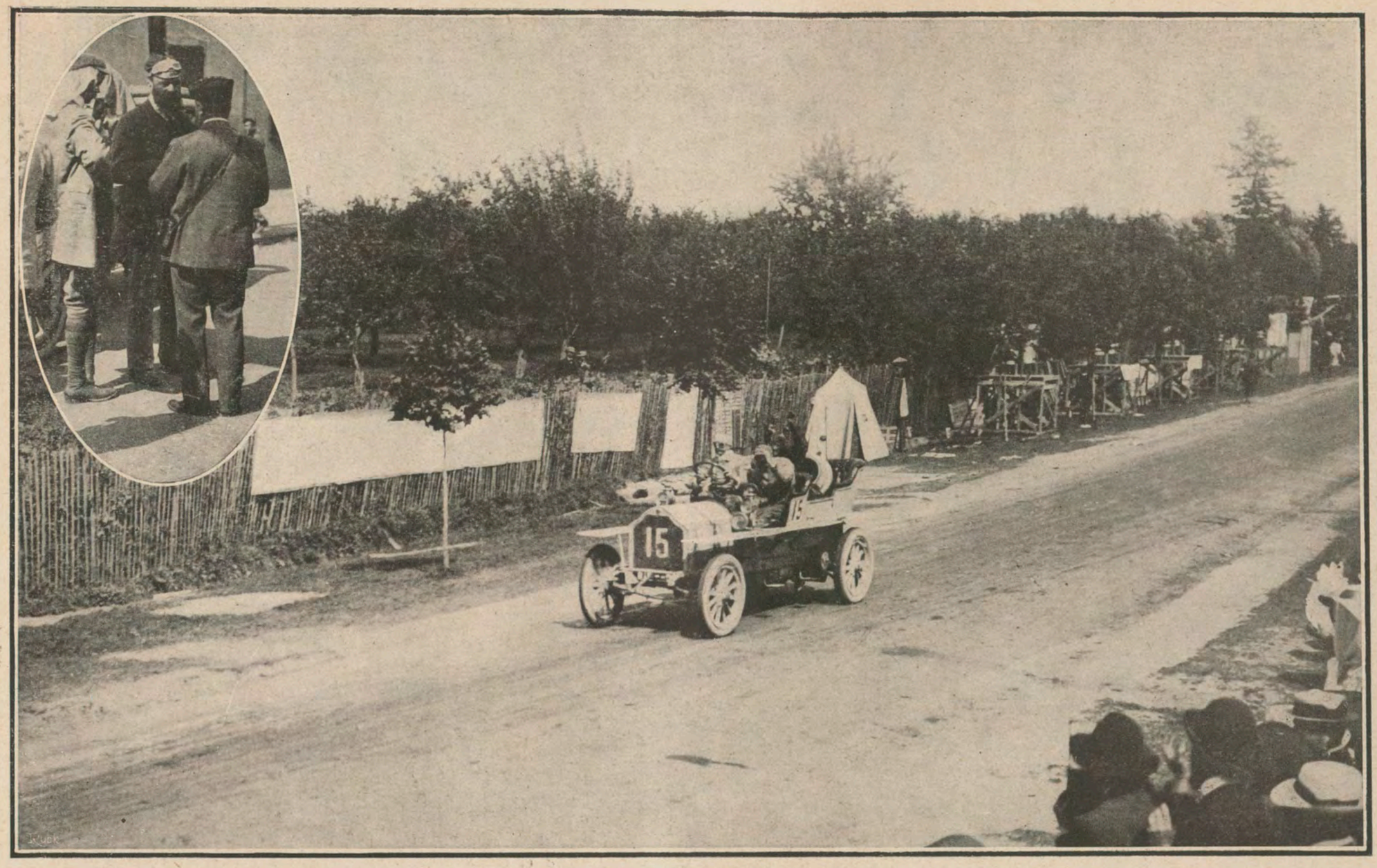
Ce fut, pour beaucoup, une révélation que la marche des deux Westinghouse de Vimont et Burchkardt. Je connais bien peu de voitures accusant un rendement global aussi élevé que celle-là et il faut reconnaître que les grands constructeurs du Havre ont pris, quasi d'emblée, une place enviable sur le marché international.

Le poids lourd de la Course.

Debray avait eu l'idée peu ordinaire de prendre part à l'épreuve avec sa voiture de ville, une limousine de 30 chx à conduite intérieure. Elle fit tout le parcours du Criterium et acheva celui de la Coupe en 6 h. 36 m. 30 s. (*Pneus* Hutchinson).

Bonne note également à l'actif des Cottin-Desgouttes qui ont vaillamment défendu l'honneur de la construction lyonnaise, si en faveur actuellement, à juste titre d'ailleurs.

Parmi les abstentions on a beaucoup regretté celle des Germain Chainless, qui ont été terminées trop tard pour pouvoir être essayées sur le terrain par leurs conducteurs. Si on se rappelle la tenue remarquable des voitures de cette marque qui ont pris part au Grand Prix, on peut être certain qu'elles auraient figuré en bonne place dans la Coupe de la Presse. C'est d'ailleurs une de ces voitures qui a conduit nos rédacteurs



SOREL DEVANT LES TRIBUNES

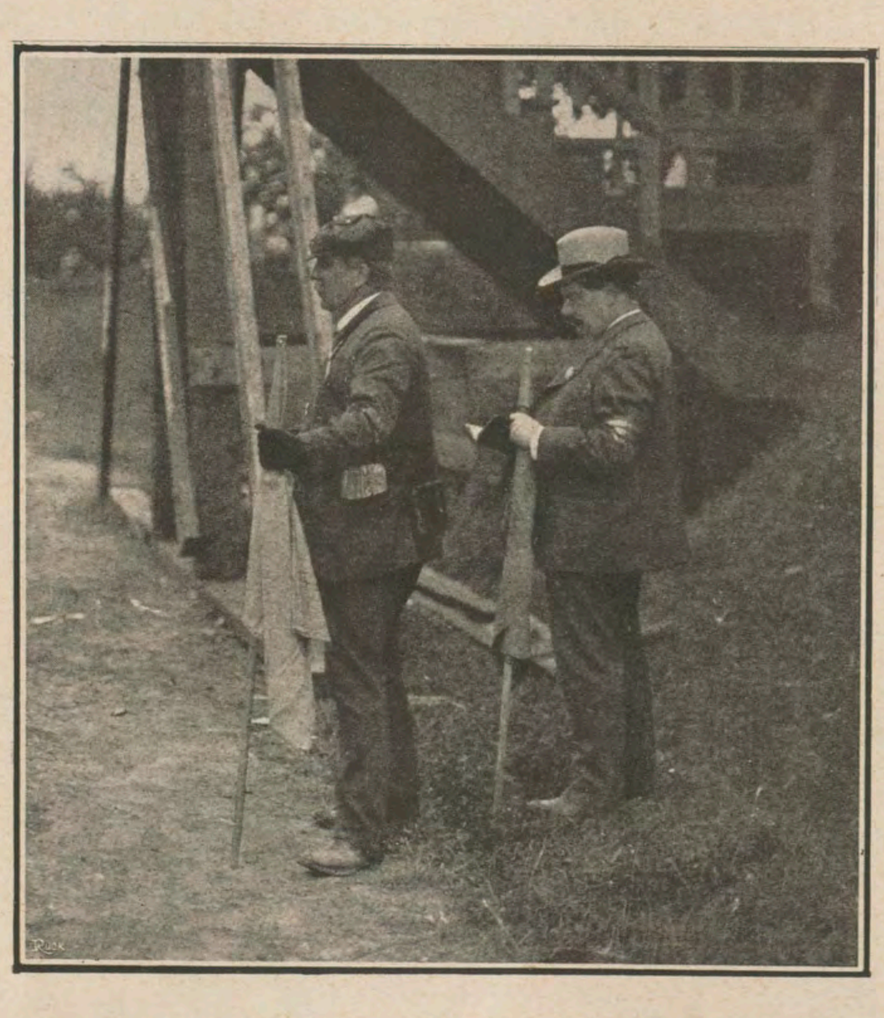
Après avoir tenu la tête pendant les quatre premiers tours, à plus de 90 kil. à l'heure, Sorel fut arrêté à l'Hôtellerie, à 7 kil. de l'arrivée, par manque d'essence. Parti l'un des derniers, il eut la malchance d'avoir un demi-tour à faire en plein orage, alors que ses plus redoutables concurrents avaient terminé avant la pluie. La différence des conditions atmosphériques suffit pour expliquer cette dépense d'essence complémentaire de 50 centilitres aux 100 kilom. En haut, Sorel cause avec MM. René de Knyff et Tampier au contrôle de Clermont-Ferrand en attendant l'heure de l'ouverture du Parc.

à Lisieux. Ils ont pu en apprécier l'excellente régularité entre les mains de son habile conducteur Degrais.

La Martin-Lethimonnier avait déclaré forfait à la suite du déplorable accident de Bordeaux, de même que les Regina Dixi. Un incident mit hors de course la Mercédès de Gasteaux, qui pouvait prétendre à une des places d'honneur. Elle s'arrêta aux Quatre Routes, où finirent également la M. G. R. et la six-cylindres Vinot-Deguingand. Retournées au virage, heureusement sans accident, elles auraient pu être la cause involontaire d'une salade formidable si la présence d'esprit de notre collaborateur Tempier, commissaire à cet endroit dangereux, n'avait permis d'arrêter les autres concurrents, jusqu'à ce que la route eut été débarrassée des quatre voitures qui l'encombraient.

Je m'en voudrais d'oublier le beau geste de Debray, qui a tenu à faire toute l'épreuve avec sa voiture de ville, une limousine de 30 chevaux à conduite intérieure, pesant 2.000 kilos et qui a couvert tout le parcours à 60 kilomètres à l'heure de moyenne. Ce fut le poids lourd de la course. Mais on aurait tort de croire que le poids est incompatible avec la vitesse. C'est dans une limousine ne pesant pas moins de 2.500 kilos, la 60 chevaux Berliet de notre collaborateur Tampier, que notre rédacteur en chef et l'un de nos photographes ont suivi le Critérium, et Tampier m'a avoué que Sorel lui-même l'aurait difficilement battu sur le parcours.

La voiture du vainqueur était munie de pneumatiques Continental qui oni ont été au dessus de tout éloge.



Au virage des Quatre-Routes.

C'est à notre collaborateur Tampier qu'avaient été confiées les délicates fonctions de commissaire au virage des Quatre-Routes où trois voitures se retournèrent au premier. Grâce à sa présence d'esprit, les voitures suivantes purent être arrêtées à temps et aucun accident ne se produisit.

Pas une crevaison, pas un éclatement; ceci est rigoureusement vrai. Rien n'est plus propre à donner une idée des progrès accomplis par la fabrication du bandage.

Quelques considérations. Le moteur victorieux est le moteur ordinaire des Peugeot. C'est, à l'encontre de tous les autres types de l'épeuve, un moteur à faible course, 130/120. Peugeot a toujours été partisan du moteur plat, et M. Caillet, le distingué directeur technque de la Société anonyme des Automobiles Peugeot, en le défendant, n'a fait que soutenir la formule chère de tout temps aux usines de Valentigney.

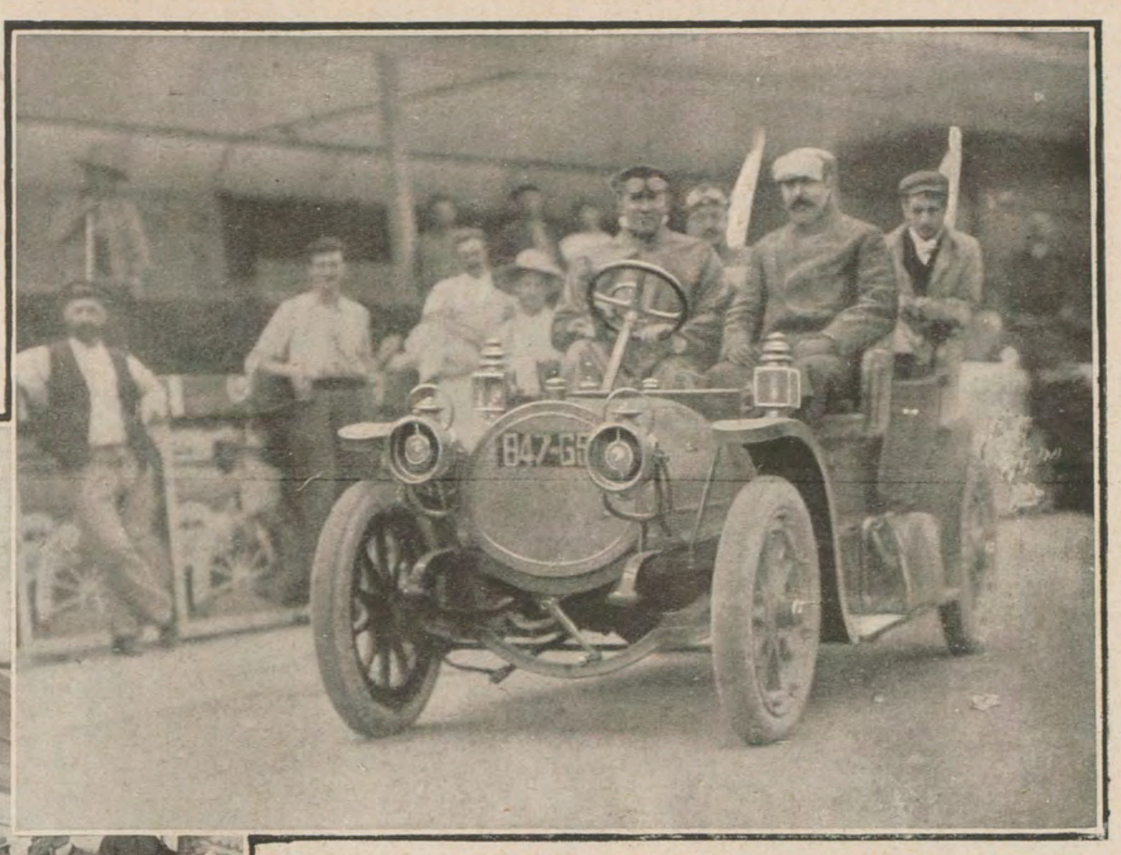
Le résultat de la Coupe semblerait donc donner tort à la théorie que j'ai toujours soutenue, celle de la supériorité du moteur à longue course. Mais il ne faut pas tirer d'un seul résultat des conséquences trop générales, sans tenir compte des autres circonstances de la cause.

Le moteur à explosions nécessite une série d'opérations qui demandent, pour s'accomplir correctement et produire leur effet maximum, un temps appréciable. En diminuant la course et par suite la durée de ces opérations, on risque de diminuer le rendement final. Le mélange explosif se fait mal, les gaz aspirés ne sont pas dans les meilleures proportions exigées et la quantité introduite risque d'être plus petite. L'alimentation du moteur, aussi bien que l'explosion des gaz brulés se font mal, le rendement utile ne peut donc que diminuer. Il en est de même de l'inflammation qui devient imparfaite. Voilà donc une partie des

raisons qui militent en faveur du moteur à longue course.

Je crois bien que la théorie adverse repose également sur des raisonnements qui ne sont pas négligeables. Le principal avantage du moteur plat est de réduire les pertes de chaleur par refroidissement Si, en effet, pour une même vitesse linéaire, on diminue le rapport de la course au diamètre, on diminue la durée de la course d'inflammation et de détente, ce qui est tout à l'avantage du moteur grande vitesse angulaire. La puissance massique du moteur plat est d'autre part, évidemment, supérieure à celle du moteur long.

M. Caillet a encore, j'en suis sûr, bien d'autres arguments à m'opposer, mais je ne suis pas encore convaincu jusqu'ici et si la Coupe de la Presse semble me donner tort, il ne me serait pas difficile de trouver nombre d'autres épreuves dont les résultats viendraient à l'appui de mon dire. C. Faroux.



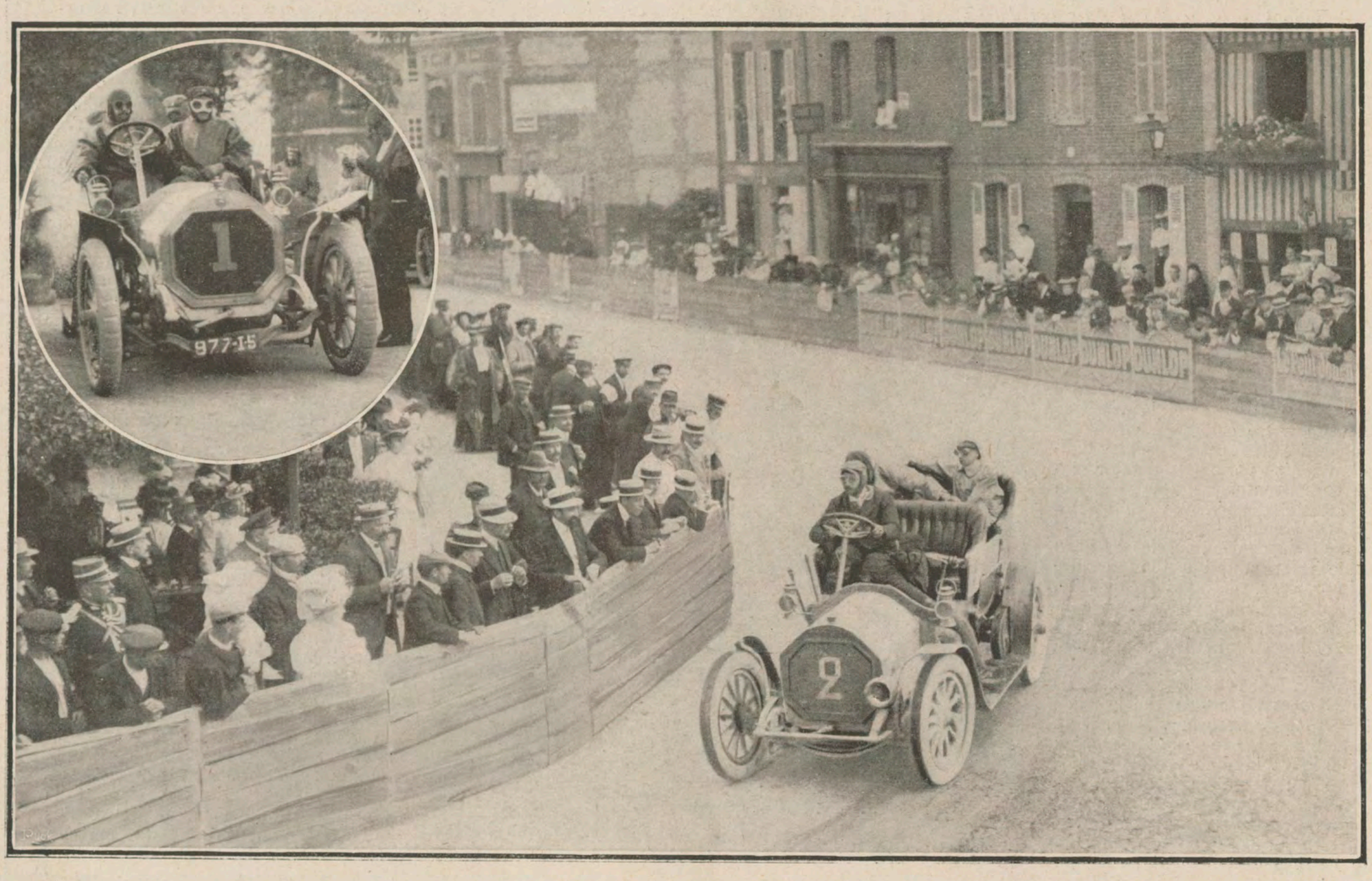
La *Vie au Grand Air* à la Coupe

M. Degrais, représentant pour la France des Germain Chamless, *avait bien voulu se charger de conduire lui-même nos photographes à Lisieux pour la Coupe de la Presse. Grâce à la régularité de ces voitures, ils purent se porter successivement sur tous les points intéressants du parcours, (Pneumatiques* Michelin.*)*

La *Vie au Grand Air* en Auvergne.

La voiture de course de la maison Bergougnan, menée par Hamelin, transporta notre rédacteur en chef et notre photographe jusqu'à Rochefort.

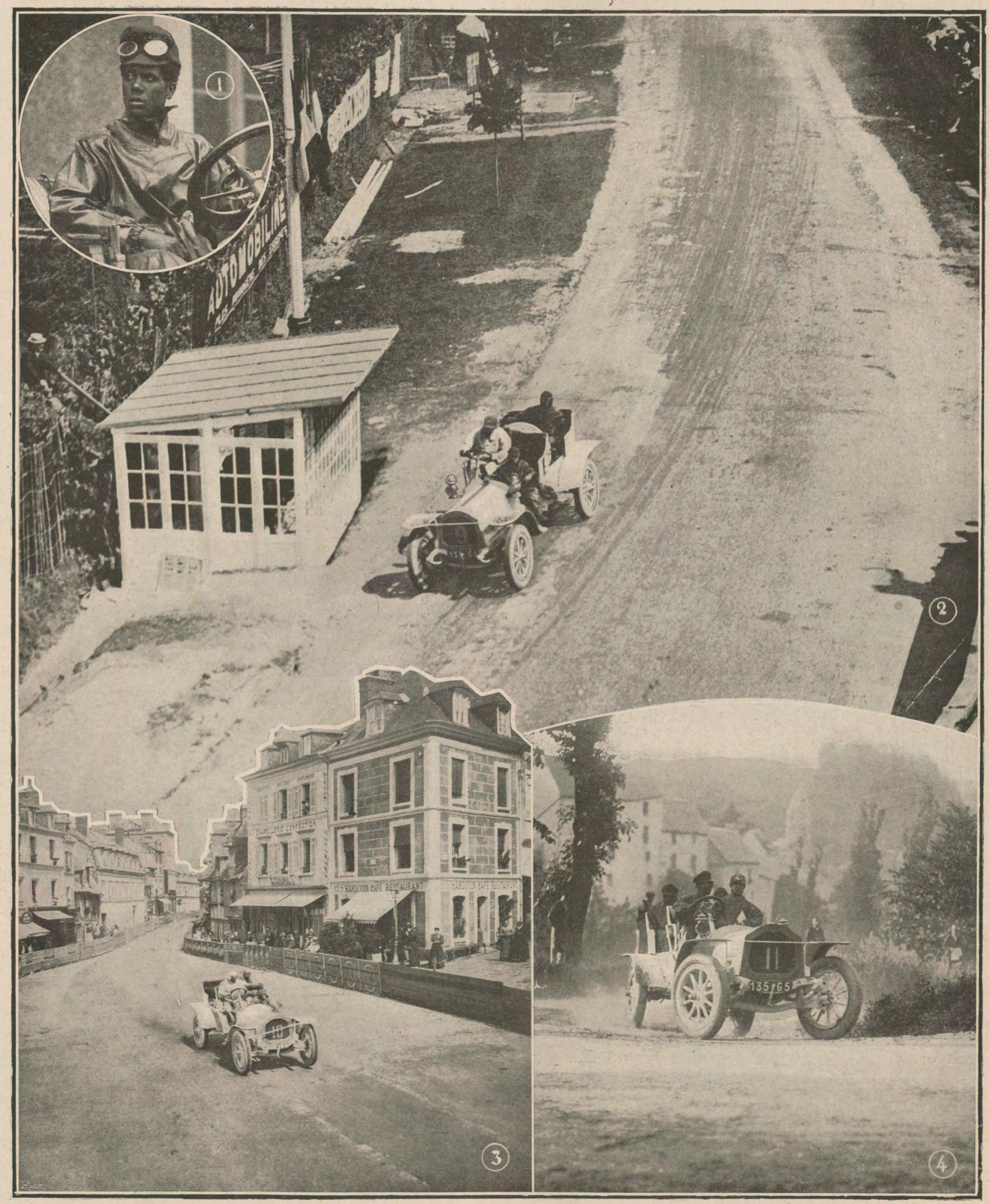
Notre directeur Pierre Lafitte, le Conseil d'administration, la Rédaction et le personnel des Publications Pierre Lafitte et C^ie^ sont heureux d'adresser leurs félicitations à M. Marcel L'Heureux, secrétaire général, à l'occasion de sa nomination dans l'ordre de la Légion d'honneur.



Les Gladiator à la Coupe de la Presse.

Les deux voitures Gladiator *engagées dans la Coupe de la Presse ont fait une excellente performance. Ces deux voitures qui sont du type commercial livré couramment aux clients, n'ont que 115 d'alésage. Elles n'en ont pas moins couvert le parcours à une moyenne de plus de 80 kil. à l'heure. Toutes deux étaient munies de pneumatiques* Dunlop *et de la magnéto* Simms-Bosch. *En haut la voiture de Vonlatum, au départ en bas celle de Molon à Pont-Levêque.*

Les De Dion=Bouton à la Coupe de la Presse



LA TRIPLETTE DE DION-BOUTON

1. Le nègre Zélélé, conducteur du marquis de Dion, qui pour ses débuts en courses s'est classé troisième dans la Coupe de la Presse. — 2. Le baron de Marçay passe devant les tribunes ; il termine 13e en 5 h. 23 m. 24 s. après avoir été obligé, faute d'essence, de pousser sa voiture pendant un kilomètre. (*Voiture* De Dion-Bouton, *pneus* Continental). — *3. Vrignon dans la traversée de Cormeilles. Il a fini 4e, en 4 h. 48 m. 40 s., sur* De Dion, *pneus* Continental. — *4. Zélélé au virage de Rochefort-en-Montagne, dans le Criterium de France. Il s'est classé 3e, dans la Coupe de la Presse, en 4 h. 44 m. 46 s., sur* De Dion-Bouton, *pneus* Continental.

LE RAID PÉKIN-PARIS

La fin de l'odyssée. Le prince Scipion Borghèse prouve que ce qu'on supposait impraticable est sinon facile du moins possible. Le descendant d'une grande famille. Du désert aux grands Un héros de la race latine

Le prince Scipion Borghèse.

Le héros du raid Pékin-Paris est une vraie figure de sportsman. C'est en même temps un érudit et un charmant causeur qui joint à la souplesse italienne toutes les qualités françaises qu'il tient de ses ancêtres les Bonaparte et les La Rochefoucauld.

Le prince Borghèse parti en automobile le 10 juin, de Pékin, est arrivé le 10 août à Paris. Tel est le fait brutal; quand on s'étonne devant lui du tour de force sportif qu'il a réalisé, il sourit doucement et déclare qu'on exagère beaucoup son mérite.

« Avec une bonne voiture, n'importe qui peut, dit-il, recommencer cette longue course; ce qu'il faut surtout, c'est moins de l'audace que de la patience. »

De la patience! A lire depuis deux mois les dépêches, on était plutôt tenté de croire que le prince Borghèse, après avoir quitté ses compagnons le 24 juin, s'était lancé en avant sans souci du danger et que sa témérité, par hasard, lui avait réussi. Aujourd'hui, quand on le voit si grand, si mince, avec son visage glabre et ses yeux volontaires, on se rend compte qu'une intelligence réfléchie l'a guidé dès le premier jour et que le latin qui a risqué ce merveilleux exploit a apporté, pour parvenir au but outre les qualités intrépides de sa race, un entêtement et un sang-froid que pourraient lui envier les Anglo-Saxons.

N'est-ce pas admirable de voir un représentant d'une des plus vieilles familles italiennes, d'une des familles qui fut rigoureusement traditionnaliste, champion de l'industrie nouvelle. Il n'y a pas si longtemps que les Borghèse, enfermés dans leurs palais romains, regardaient avec une noble tristesse les progrès du siècle.

Extrêmement riches, ils vivaient parmi les chefs-d'œuvre d'art dont leurs demeures s'enorgueillissaient et ils songeaient au pape Paul V qui fut maître de Rome jadis... Puis on ne sait pourquoi, l'esprit nouveau entra soudain dans la maison. Le grand-père, le père du prince Scipion se jetèrent brusquement dans la spéculation. Etait-

Barzini.

Envoyé spécial du Corriere della Sera, *qui est venu de Pékin assis entre les réservoirs de l'*Itala *du prince Borghèse.*

ce l'esprit d'aventure venu dans la famille avec l'arrière-grand'mère Pauline Bonaparte, sait-on ? On acheta des terrains sans compter, on creusa les vieux quartiers de fond en comble, on jeta les plans d'une ville nouvelle qui devait s'élever en face de l'autre, la ville de l'ancêtre, la Rome des Papes.

Hélas! ce fut la ruine en quelques années, les fortunes les plus solides sombrèrent; entraînés dans la chute, les Borghèse furent contraints de vendre leurs palais splendides, les tableaux de leurs galeries et les statues de leurs jardins. Ils avaient quitté leurs retraîtes magnifiques pour se mêler à la vie moderne et ils payaient cher leur minute d'audace.

Sur les ruines de leur magnificence, les Borghèse vécurent noblement, dignement, en grands seigneurs qui portent, sans faiblir, le fardeau de la fortune adverse.

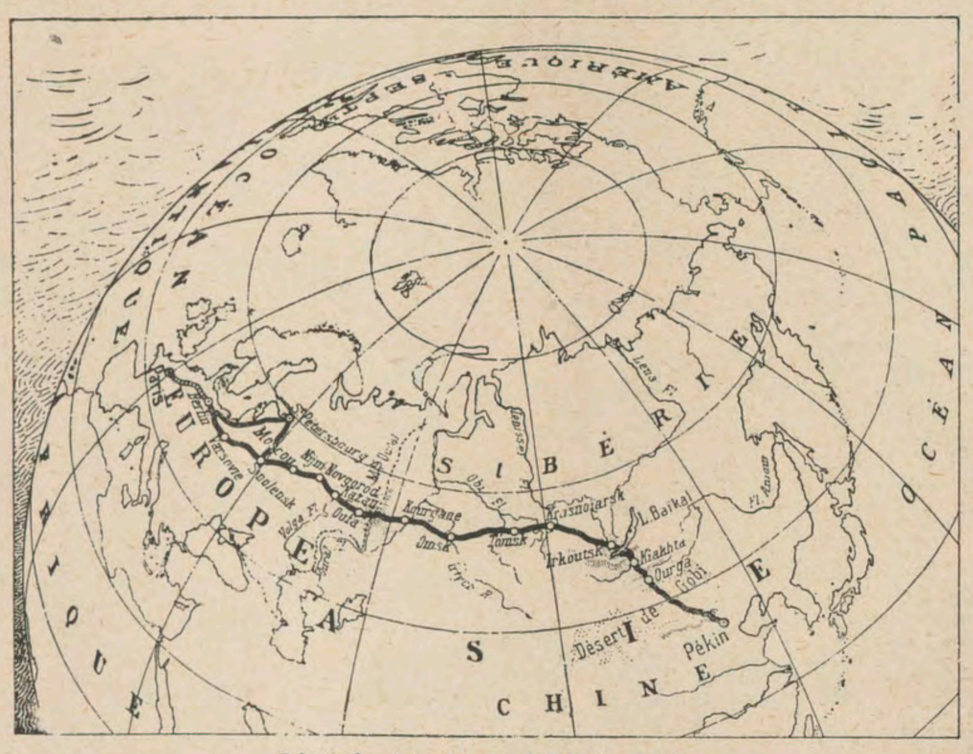
Le prince Scipion Borghèse, sans oublier de quels illustres seigneurs il descendait, s'appliqua très jeune à connaître les hommes, il en apprit la misère et il se laissa aller à la pitié. Ne dirige-t-il pas aujourd'hui encore une revue socialiste, et si, demain, il est nommé « municipe » de la ville aux sept collines, ne sera-t-il pas le candidat heureux du parti avancé?

Et cependant, il garde dans son allure, sur son image, la marque indélébile de sa haute race. Il est prince romain dans le moindre de ses gestes, dans la plus banale de ses attitudes. On revoit sa face rasée sur les vieux portraits de famille qui s'alignaient dans les galeries des palais et vêtu — quelle ironie — du grand caoutchouc d'automobile, coiffé d'un vague « suroît » de cuir, il a le costume et l'apparence d'un de ses aïeux vêtu de la robe flottante et du chaperon italien.

Cet esprit d'aventure qui lui fit tenter ce raid Pékin-Paris, le tient-il, lui aussi, de Pauline, ou bien est-ce le sang des ancêtres audacieux qui bouillonna soudain et le conduisit à faire ce « geste » sportif? Peu importe, il a mêlé dans son odyssée le calme réfléchi et l'audace folle — et il a triomphé des embûches de la route, des mille dangers quotidiens: il a remporté une grande victoire sur lui-même puisqu'il a méprisé les fatigues et le découragement et quand il a fait son entrée dans Paris, à peine las, souriant et résigné au triomphe qu'on lui imposait, il avait dans le regard une mélancolie de n'avoir que çà à offrir aux ancêtres, cette gloire moderne d'une prouesse sportive.

Son compagnon, notre confrère Barzini, jeune, maigre, au profil d'aigle ressemblait, sous ses vêtements de route, à un Dante jeune, à côté du grand seigneur qui le protège, et il n'est jusqu'au mécanicien Ettore Guizardi sous ses cheveux frisés, les yeux vifs, et la lèvre rieuse qui ne se révélât très nettement du peuple de là-bas.

Faut-il reprendre l'histoire du voyage? L'éloquence brève des dépêches a dit mieux, plus profondément, ce qu'il fut. Le vent, la pluie, la tempête, les routes — les routes! — infranchissables, les torrents gonflés et les ponts qui s'écroulent sous le passage de l'Itala; il y a quelques années, le prince Scipion Borghèse avait parcouru à cheval la Mandchourie et la Sibérie: avant-hier, il passait par des villages connus au volant de sa voiture, le premier il stupéfiait les Chinois, les Mongols, les Sibériens par l'apparition fantastique d'une automobile dans les pays perdus; sans s'attarder, sans se reposer, il continuait sa route, volontaire et hardi, soucieux de réussir, et refusant de penser qu'un Borghèse puisse « ne pas pouvoir ce qu'il avait voulu ».



L'itinéraire du raid Pékin-Paris.

Cet itinéraire comporte exactement 16.960 kilomètres qui ont été couverts en 60 jours dont 16 jours de repos.

Si l'on admire la résistance physique des premiers voyageurs, il faut aussi admirer sans arrière-pensée la résistance mécanique de la machine. Un tel triomphe est tout à la gloire de l'industrie automobile. On se demande quel service on ne peut demander à des véhicules qui ont permis d'affronter tous les obstacles et d'en triompher. C'est mieux que la victoire d'une marque, c'est la victoire d'une industrie toute jeune, capable de réaliser d'autres miracles. Il est bien évident que, dès aujourd'hui, la partie mécanique de l'automobile est presque absolument parfaite.

ROBERT DIEUDONNÉ.

Ettore Guizzardi.

Le chauffeur du prince depuis Pékin n'a pas couché ailleurs que dans la voiture.

LE RAID PÉKIN-PARIS

LA CARAVANE DES ITALA SUR LE PONT DE BATEAUX DE COLOGNE

Parti le jeudi 8 août de Bielefeld, le prince Borghèse et ses compagnons sont arrivés pour déjeuner à Cologne, pavoisée comme en un jour de fête. Un merveilleux banquet leur a été offert par les membres de l'Automobile Club de Cologne qui les ont accompagnés en caravane à 50 kilomètres de la ville. La traversée du Rhin, sur le célèbre pont de bateaux, de toutes ces automobiles défilant en longue théorie a été un curieux spectacle.

LE RAID PEKIN-PARIS & LA

LE DERNIER PONT DU PARCOURS & LE PRINCE BORGHÈSE ET LE CO

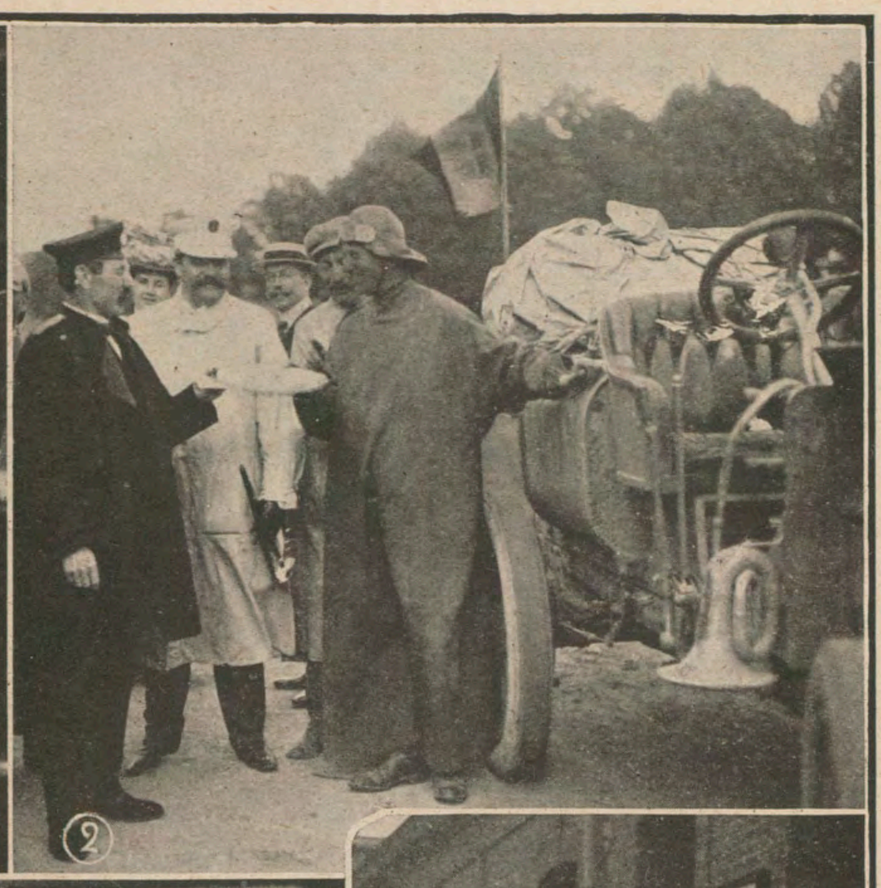
Le 10 juin, à 10 heures du matin, le prince Scipion Borghèse sur 24-chevaux Itala, Cormier et Collignon sur 10-chevaux De Dion, Godard sur 15-chevaux Spyker et Pons sur mototri Contal, quittaient Pékin. Le samedi 10 août, à 4 heures, le prince Scipion Borghèse faisait son entrée à Paris, terminant ainsi ce formidable voyage de 17.000 kilomètres en 60 jours, dont 44 de marche. Ce même jour, Cormier et Collignon arrivaient à Kazan, à 800 kilomètres à l'Est de Moscou, Godard était à 2.500 kilomètres en arrière. Pons avait abandonné dans le désert de Gobi. Cette performance sans précédent fait honneur

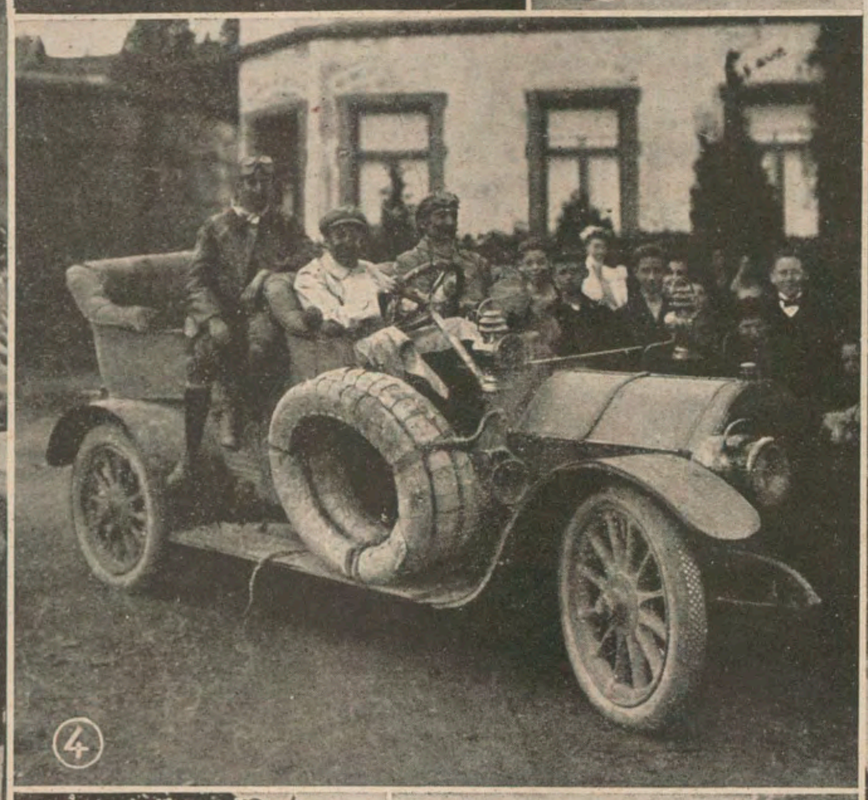
DERNIÈRE ÉTAPE DU VAINQUEUR

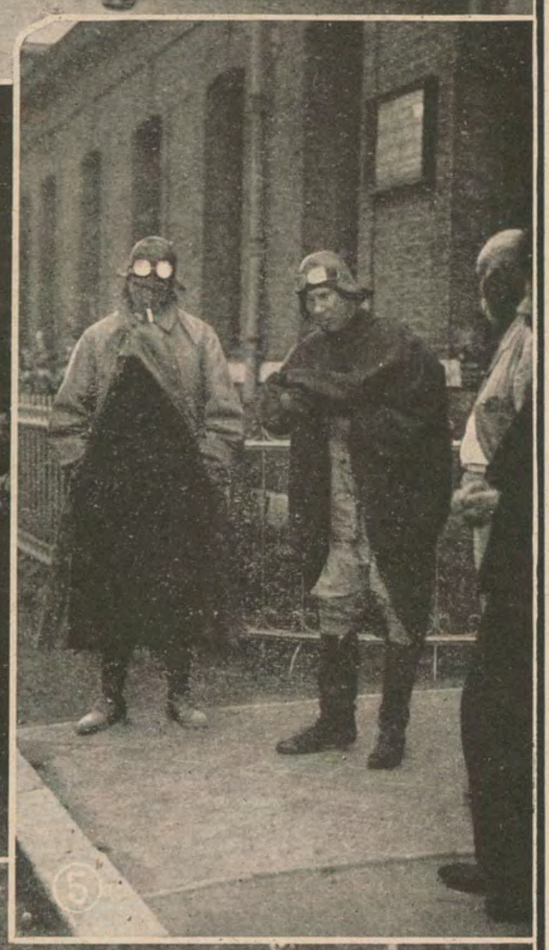
ORTEGE DE VOITURES QUI L'ACCOMPAGNENT, PASSENT LA MARNE A JOINVILLE

à l'endurance obstinée, à l'indomptable persévérance du Prince Borghèse et de ses compagnons, le journaliste italien Barzini et le mécanicien Ettore Guizzardi Elle est également tout à l'honneur de sa robuste 24-chevaux Itala *qui a subi sans faiblir les épreuves de tout genre accumulées comme à plaisir tout le long de cet interminable parcours et qui n'a pas eu un instant de défaillance. Tout Paris a pu admirer pendant trois jours, devant les bureaux du* Matin, *organisateur de l'épreuve, la voiture du vainqueur. Elle était munie de la magnéto* Simms-Bosch.

LE RAID PEKIN-PARIS



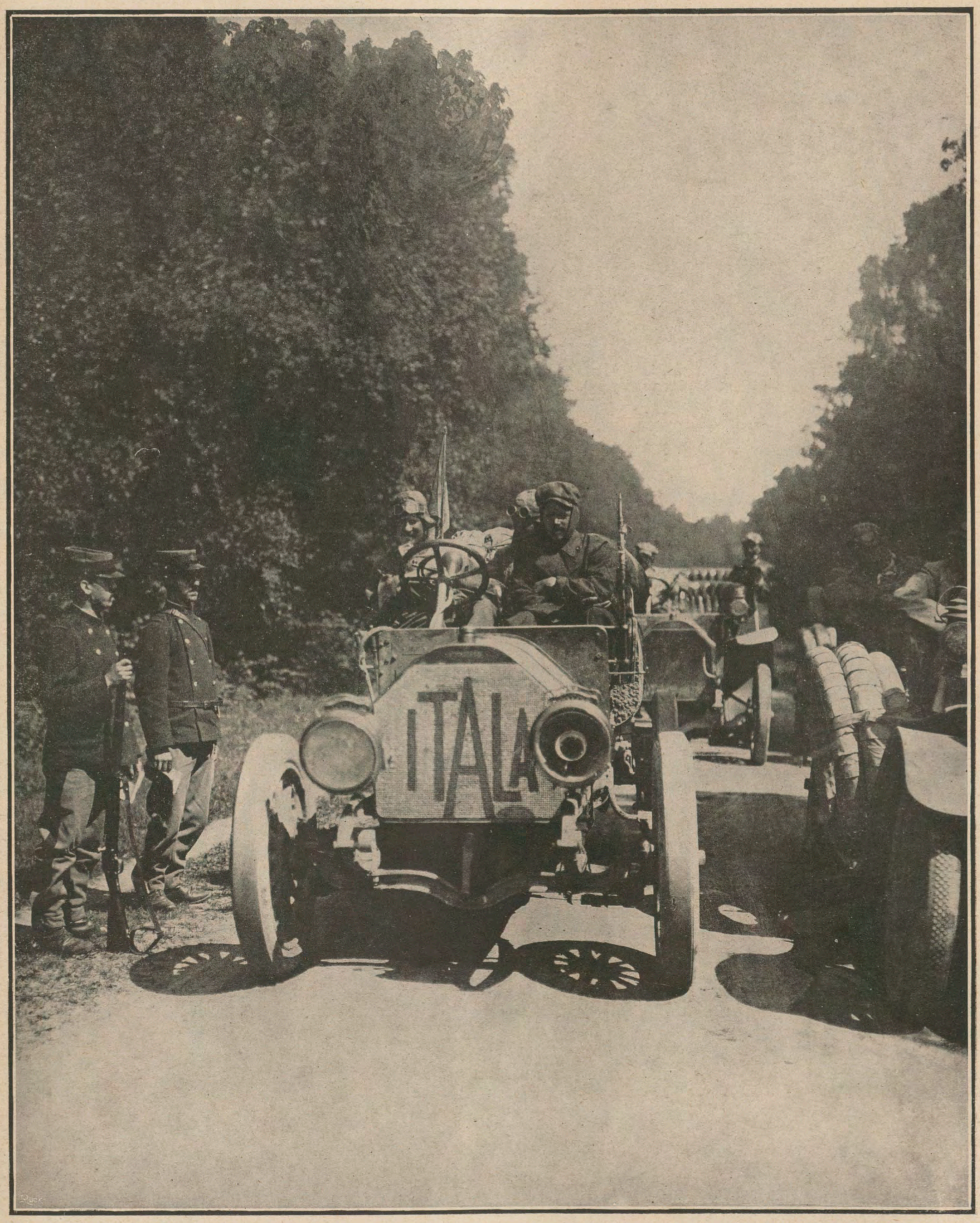




DE BERLIN A PARIS, EN SUIVANT LE PRINCE BORGHÈSE

*1. Quittant pour un instant son volant, le prince Borghèse se fait conduire en voiture dans les rues de Berlin.— 2. A la sortie d'Allemagne le prince remet sa plaque aux douaniers allemands. — 3. Sans quitter son costume de route, le prince se rend au banquet offert en son honneur par l'A. C. de Cologne. — 4. Notre envoyé spécial Boyer, sur l'*Itala *de Maurice Fournier, qui l'a emmené de Paris à Berlin et retour. — 5. A la douane belge, le prince à la recherche de son tryptique; à côté de lui son compagnon de voyage Barzini.— 6. A la sortie de Hagen, la réparation d'un pneu par le fidèle Guizzardi. — 7. Les journalistes français qui ont accompagné le prince de Berlin à Paris.*

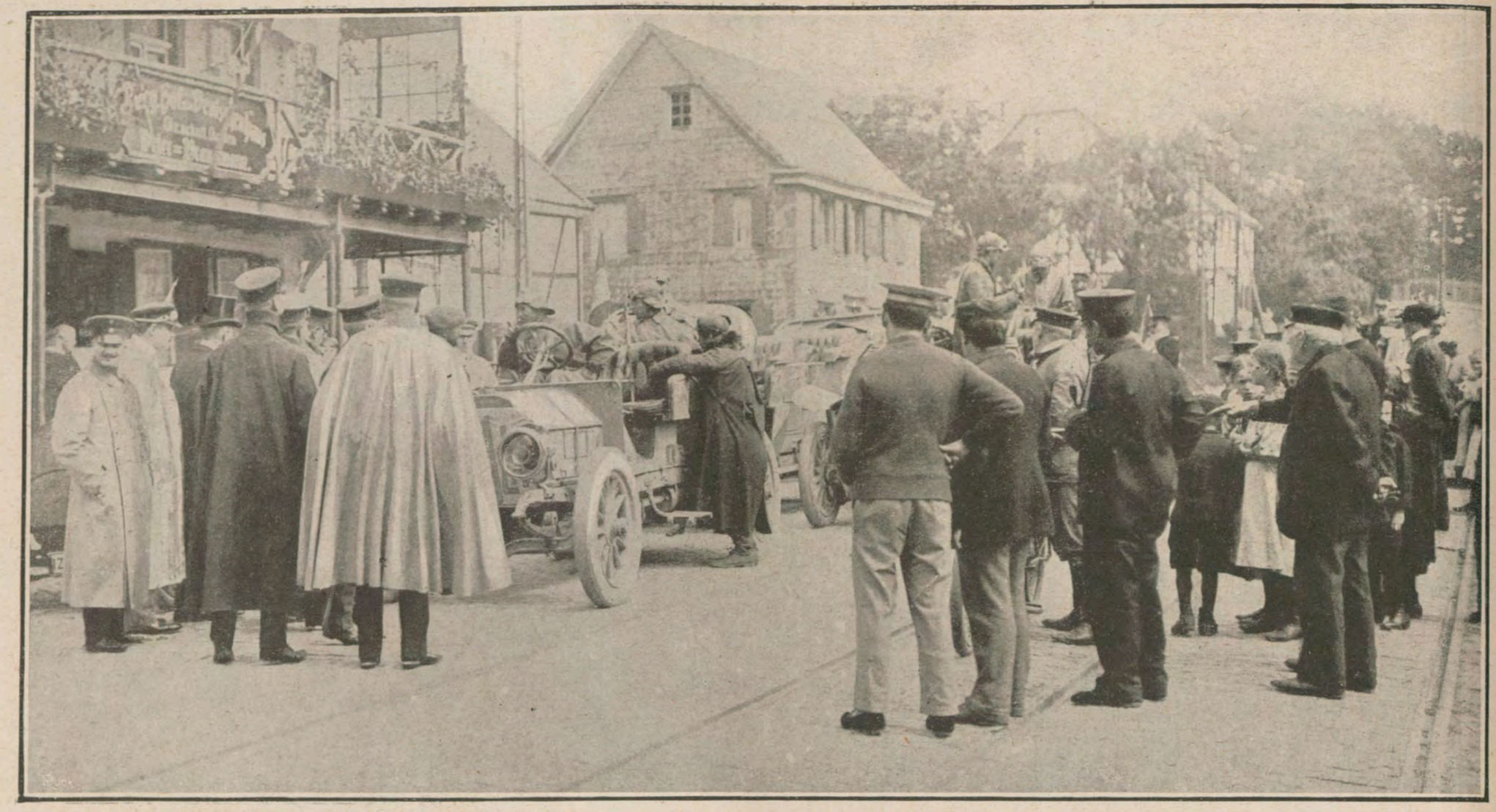
LE RAID PÉKIN-PARIS



LE PRINCE BORGHÈSE ARRETÉ PAR LES DOUANIERS FRANÇAIS

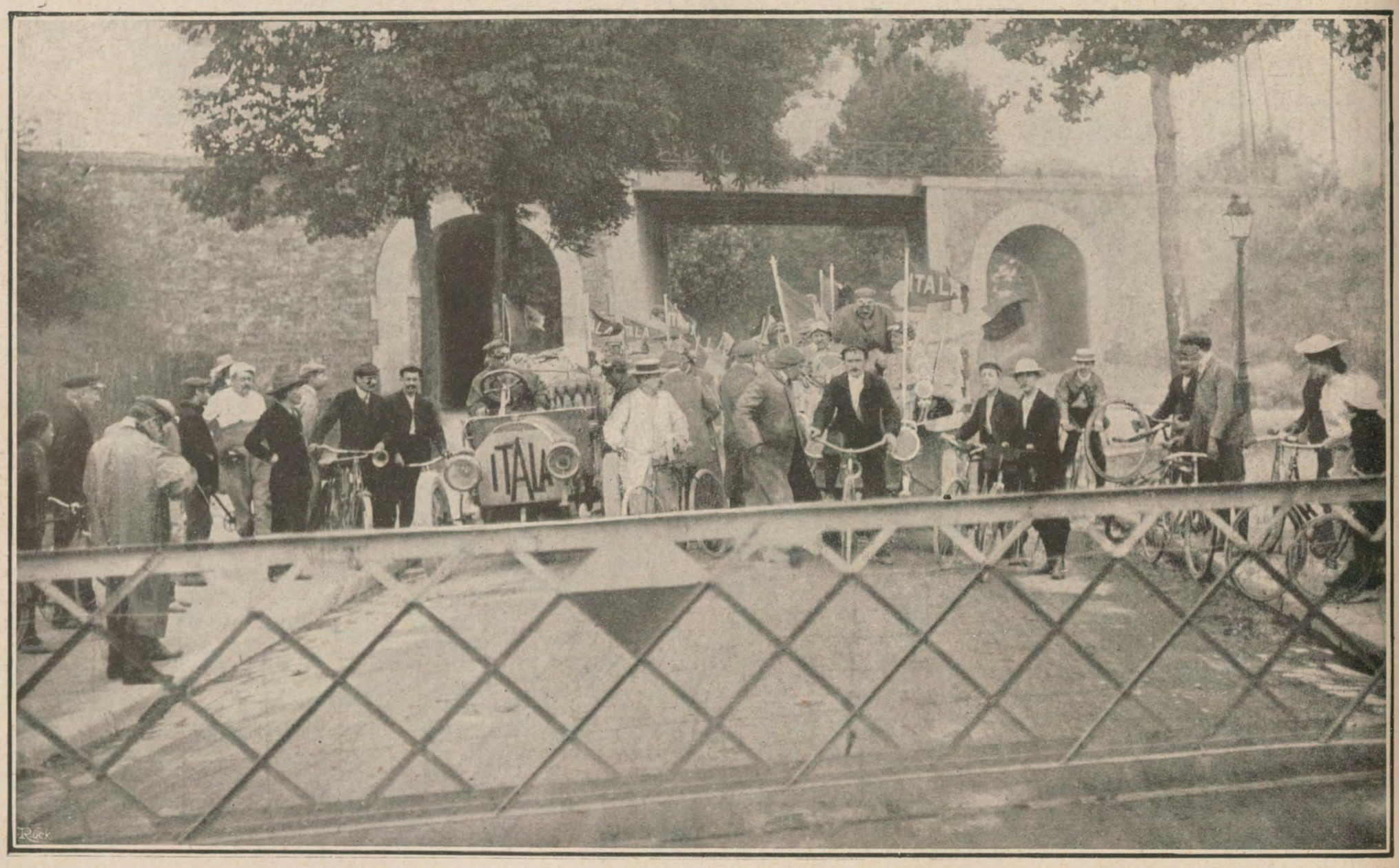
A une vingtaine de kilomètres de la frontière, en pleine forêt des Ardennes, deux douaniers surgirent soudain au milieu de la route. Alors que l'un d'eux s'avançait en criant : « Halte à la douane ! » l'autre mettait le prince en joue. Inutile d'ajouter que quand ils surent qu'ils avaient affaire aux célèbres concurrents de Pékin-Paris, ils les laissèrent passer sans autres formalités.

LE RAID PÉKIN-PARIS



DANS LES RUES DE SCHLEBSK

Le passage du Prince Borghèse et des trois Itala *qui l'accompagnaient suscita dans la traversée de l'Allemagne la plus vive curiosité. A chaque arrêt, une foule empressée entourait les voitures contemplant et questionnant les chauffeurs.*



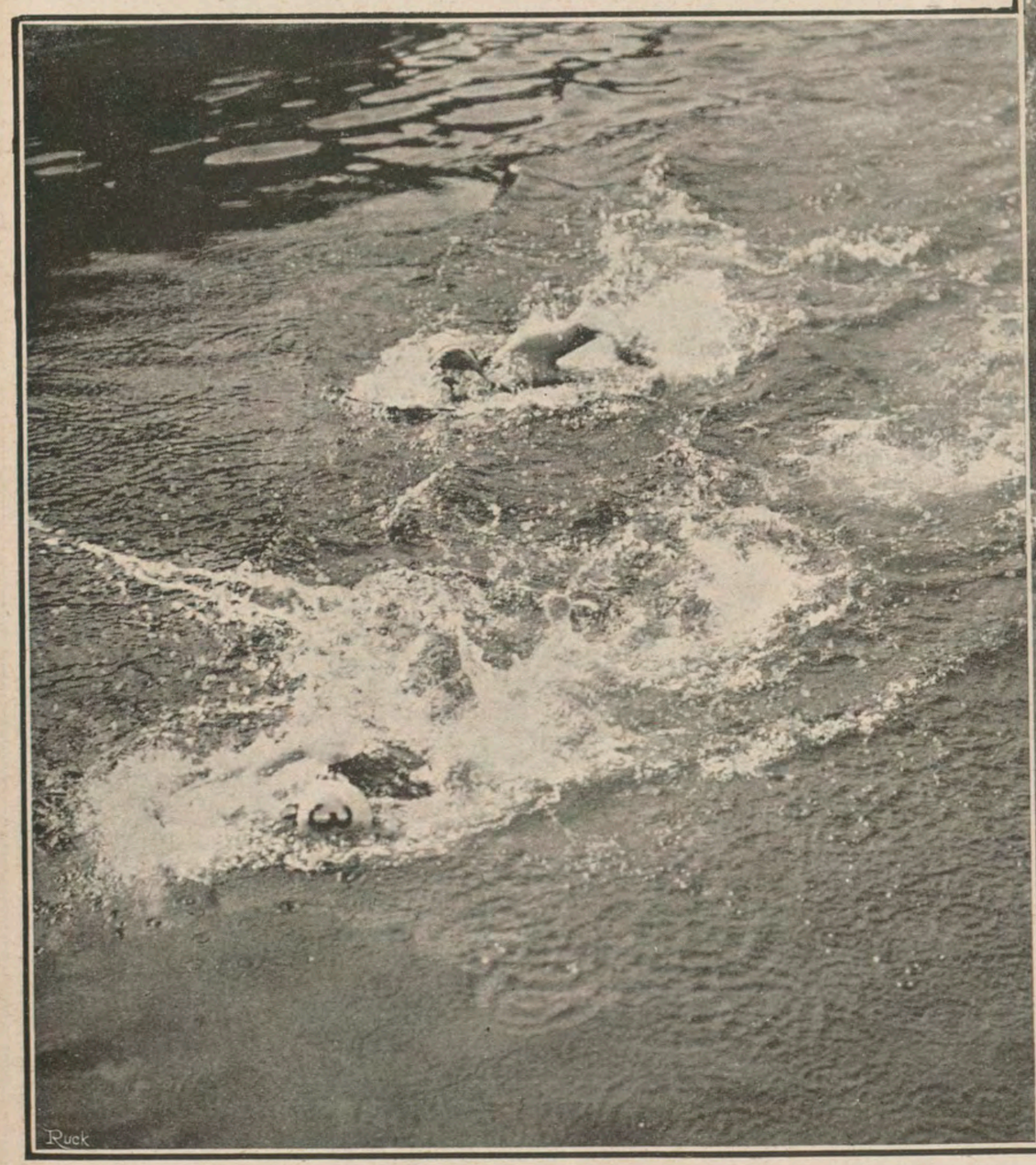
LE DERNIER PASSAGE A NIVEAU ENTRE BRY ET CHAMPIGNY

Arrivée à Meaux le 9 août au soir, la caravane n'en repartit que le lendemain après déjeuner. De nombreux cyclistes s'étaient portés au-devant des voyageurs. Un arrêt au passage à niveau de la ligne de l'Est permit à notre envoyé spécial de prendre un de ses derniers clichés.

LES GRANDS PRIX DE JOINVILLE

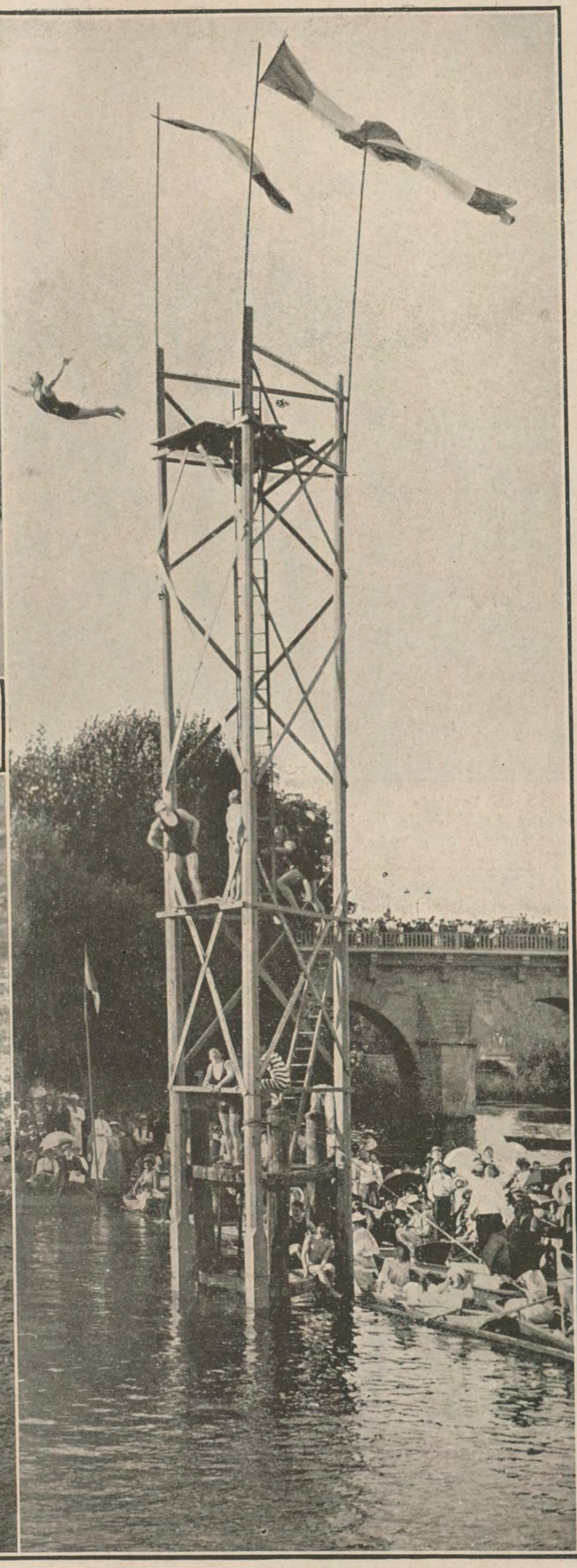
Le Concurrents du Criterium.

De gauche à droite, l'Australien Tartakover, gagnant, l'Autrichien Otto Scheff et le Français Renoux.



L'Arrivée du Criterium de 100 mètres.

Tartakover, qui nage le «crawl» triomphe en 1 m. 0 s. 2/5, battant Otto Scheff (Autrichien), Renoux (Français), Nicolaï (Allemand) et Fougeroux (Français) dans l'ordre.



Nicolaï plonge.

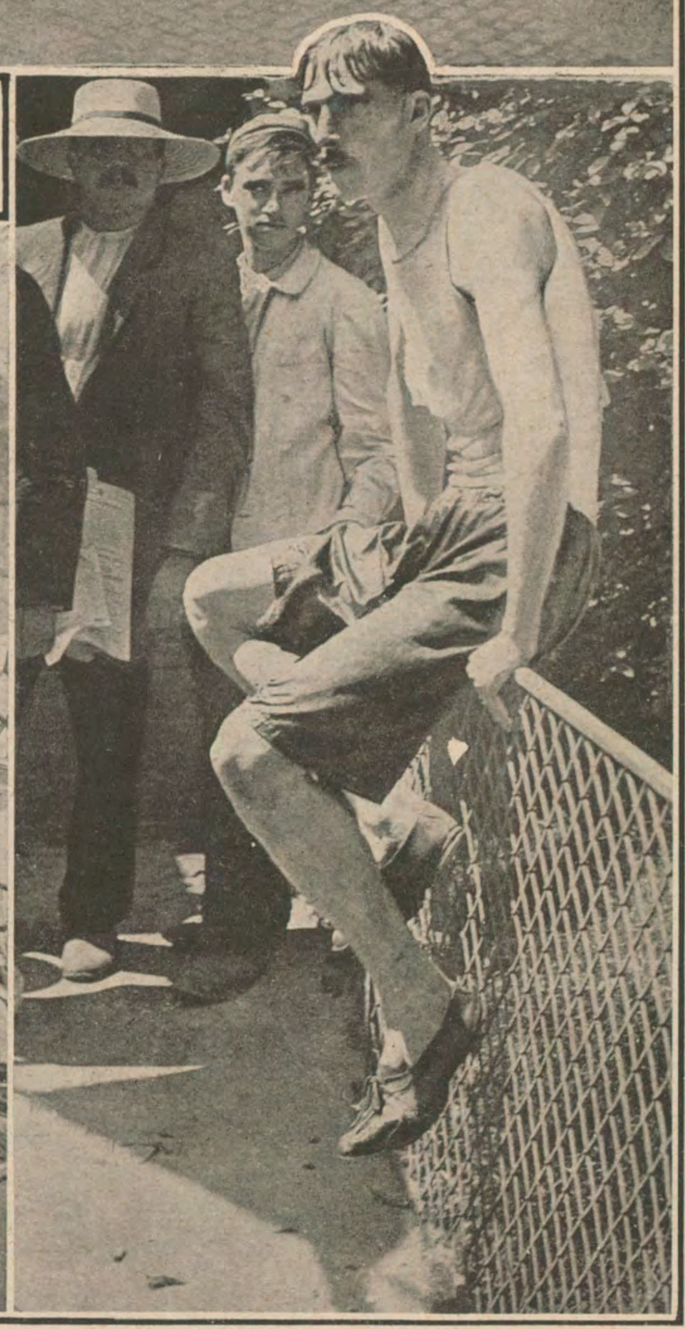
L'Allemand Nicolaï, vainqueur du concours de plongeons aux Championnats du Monde de 1906, a renouvelé son exploit en exécutant des sauts très émouvants.

La première journée du Grand Meeting International de natation, disputé à Joinville les 11, 15 et 18 août, a obtenu un réel succès, les meilleurs nageurs du monde étant parmi les concurrents.

LE TOUR DE PARIS

Siret à l'arrivée.
Vainqueur du Tour de Paris (40k.) en 2 h. 32 m. 28 s.

Le départ.
150 coureurs prirent le départ et 61 terminèrent le dur parcours. Laby couvrit même 17 kil. dans la première heure.



Siret et Orphée passent boulevard Ornano.
Siret mène le train devant Orphée qui se classera second en 2 h. 45 m. à plus de 13 minutes derrière le vainqueur.

Neveu se repose.
L'excellent Neveu a pris la troisième place en 2 h. 51 m.

Cette importante épreuve, que l'abondance des matières nous a obligés de remettre à ce numéro, a remporté un succès colossal. Près de 500.000 personnes se pressaient sur la route pour applaudir les performances des pédestrians.

MA "POINÇONNÉE"

La course de Petit-Breton et sa bicyclette Peugeot — Les embûches de la route — Un triomphe mérité et partagé

Dans la descente de l'Esterel.

Petit-Breton, vainqueur du Tour de France de 1907, sur bicyclette Peugeot, *pneus* Dunlop, *et E. Georget, troisième, sur bicyclette* Peugeot, *dans la descente de l'Esterel.*

Au col du Sappey.

Garrigou, second du Tour de France, sur bicyclette Peugeot, *dans la terrible côte du Sappey.*

Ceux qui ont fait des courses sur la route savent l'extraordinaire travail que l'on demande a une bicyclette, et mieux que tout autre, ils comprendront quel mérite possède une machine qui, partie de Paris, revient à Paris après être passé par Roubaix, Metz, Nice, Bayonne, Brest et Caen. Evidemment, j'avais confiance au départ du Tour de France en ma merveilleuse Peugeot; déjà l'an dernier, elle avait pu réaliser l'exploit de finir en tête du lot, mais, tout de même je n'étais pas sans appréhension; car si en allant doucement, prudemment, on peut éviter les obstacles et déjouer les embûches de la route, il est difficile de mener à bien ces deux projets : ménager sa machine et se classer parmi les vainqueurs. Grâce à ma fidèle « poinçonnée », je viens de gagner le Tour de France. Quand je songe aux descentes où l'on s'élance à soixante à l'heure, aux virages sur le pavé mouillé, aux caniveaux inattendus, aux cahots meurtriers, on se demande comment après les longues étapes, la frêle machine est encore là intacte et fidèle prête à rouler encore, prête à tous les exploits.

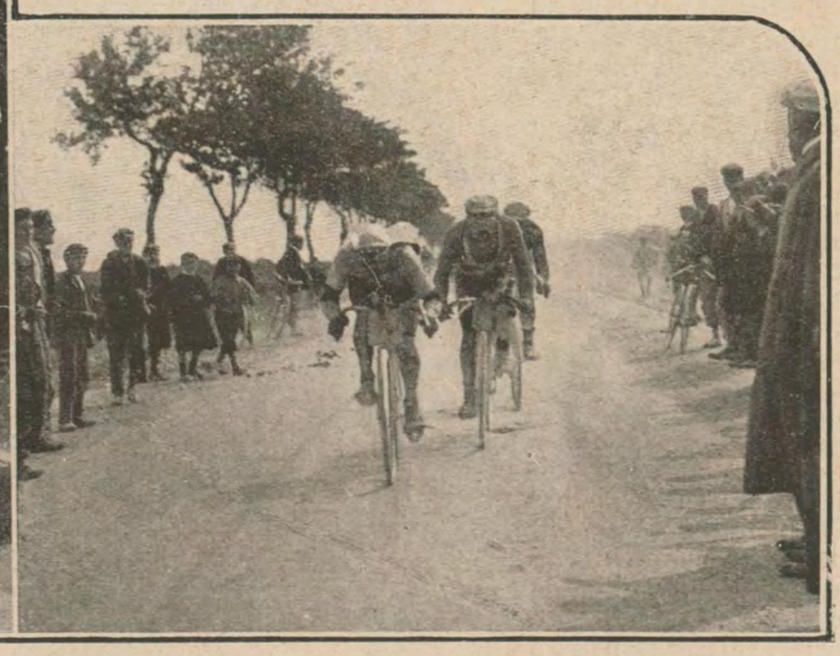
Evidemment, il y a des minutes où une injuste colère nous prend, quand on se sent bien en train et qu'un accident ridicule vous contraint à lâcher le peloton, mais après l'arrivée, sincèrement, j'ai éprouvé une grande joie et un réel orgueil à me dire : « Eh bien moi, tout de même, j'ai mené ma « poinçonnée » jusqu'au but! et j'aime ma bonne bicyclette, ma sûre et solide Peugeot !

Les applaudissements du Parc des Princes l'autre dimanche s'adressaient à elle et à moi : nous nous les sommes partagés fraternellement. Peut-être en a-t-elle eu la meilleure part, elle ne l'a pas volée!

LUCIEN PETIT-BRETON.

Douche réconfortante !

E. Georget, 3e, et Beaugendre, 5e du Tour de France : tous deux sur bicyclette Peugeot, *se rafraîchissent au contrôle de Béziers.*



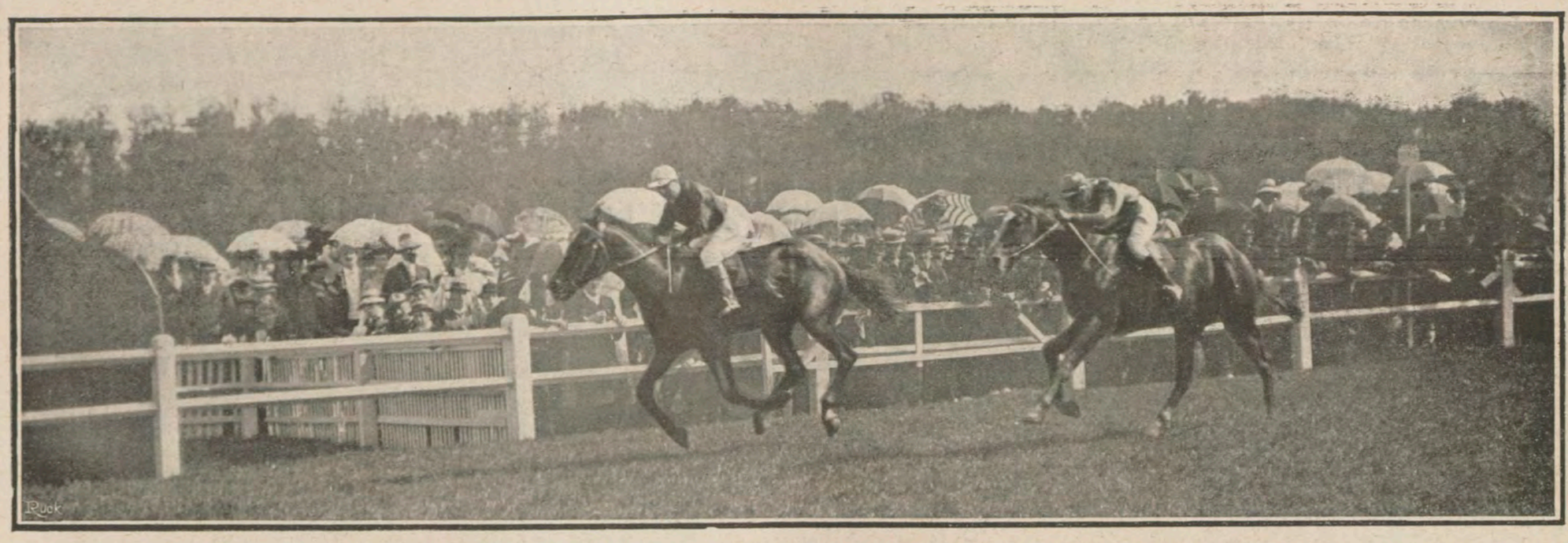
Une prime de 20 francs !

Passerieu, 4e du Tour de France, sur bicyclette Peugeot, *passe premier au contrôle de Lésignan et gagne la prime.*

(Photographies de notre envoyé spécial.)

(Photographies de notre envoyé spécial.)

LES COURSES DE CAEN ET DE DEAUVILLE



L'arrivée du Prix du Premier Pas (900 m.) le 4 août à Caen.

Bab Azoum est parti devant Valparola et Scarlet, tandis que Saint-Drôme perdait du terrain. Dans la ligne droite, Scarlet venait attaquer Bab Azoum, mais celui-ci conservait 3/4 de longueur.

Les débuts de la campagne normande ✍ Un effet de la réglementation nouvelle des deux ans ✍ Les performances de la jeune et des vieilles générations ✍ Le prix de Longchamp ✍ Un remarquable exemple d'endurance ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍

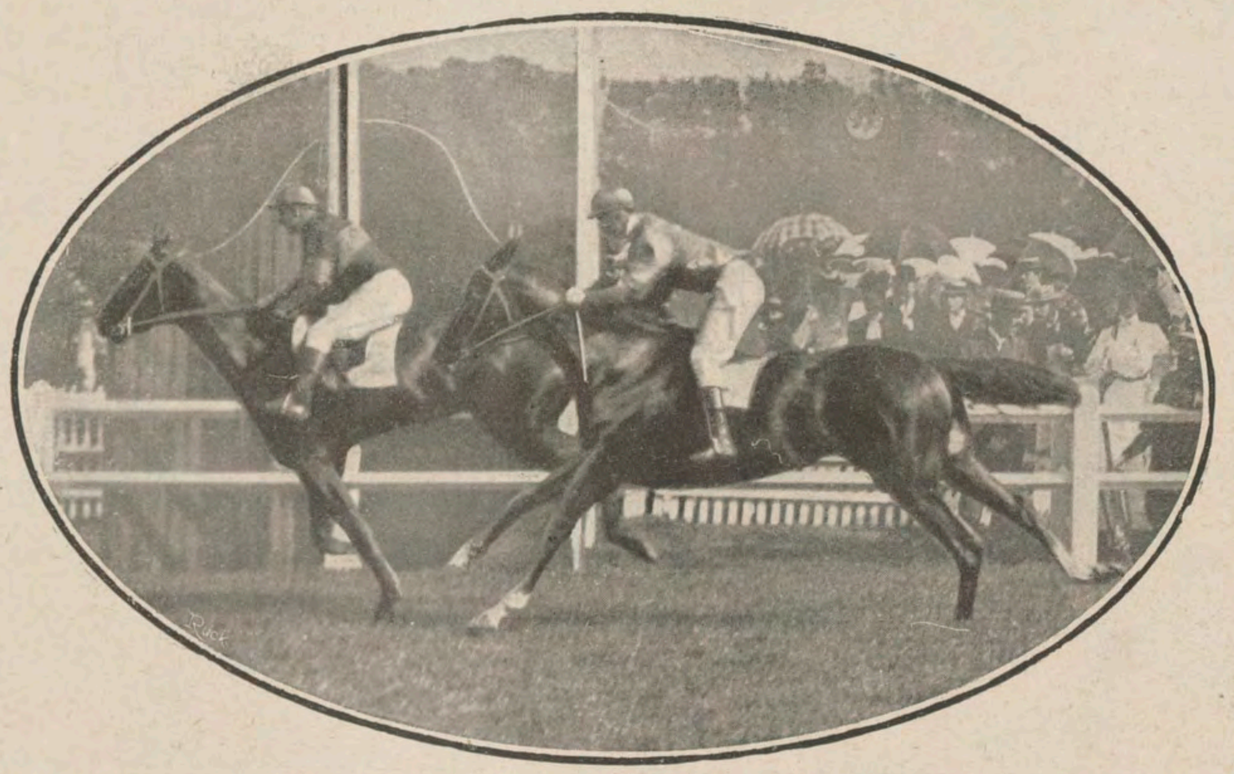
La campagne normande vient de débuter brillamment par les réunions de Caen et de Bernay; quant au meeting de Deauville, trois journées seulement s'en sont écoulées, et déjà son succès s'affirme encore plus grand que les années précédentes : c'est justice, car d'heureuses modifications, dénotant un sérieux souci de progrès, ont été introduites dans les conditions des épreuves. Les concurrents sont venus nombreux; cependant, cette année, la qualité l'emporte sur la quantité : cela tient à la nouvelle réglementation concernant les deux ans. Les partisans de cette fameuse réforme lui trouvent alors un nouvel avantage qui est de restreindre les champs et d'offrir ainsi les éléments d'une sélection plus facile à opérer qu'autrefois, alors qu'on se trouvait en face de troupeaux de débutants. Or, ces mêmes partisans, il y a environ six semaines, s'extasiaient et criaient au succès, lorsque certaines épreuves de huit ou neuf cents mètres réunissaient trente partants. Il faudrait pourtant s'entendre : car il est difficile de concilier ces deux extrêmes. A moins que la réforme des deux ans ne soit une panacée universelle, qui doive nous réserver encore bien d'autres surprises agréables. Soit, attendons. Mais, en attendant, il nous est permis de constater. L'un de ses principaux effets, avait-on dit, était de permettre aux écuries de réformer leurs non-valeurs. L'écurie Edmond Blanc n'a pas été longue à profiter de cet avantage : elle s'est débarrassée notamment d'Agadir, un propre frère de Zakar, qui a l'air de bien galoper. Lundi, à Caen, il a battu dans un excellent style deux performers honorables, Oméga et Cecil II; et samedi, à Bernay, il a remporté le Criterium devant Dieppe et Hudson, auxquels il rendait respectivement vingt-trois et six livres; il a déjà rapporté à son heureux propriétaire, le baron Gourgaud, 11.633 francs d'argent public. Aussi, les masses sont-elles dans l'attente; si, disent-elles, l'écurie Edmond Blanc élimine de semblables inutilités, que doivent être les premiers rôles ? Quelle peut être la limite de Gourbi, d'Agha et de Boghari ?

Cependant certains propriétaires, pour se donner de l'espoir probablement, font remarquer que, l'an dernier, la nomination de l'écurie dans le prix La Rochette était ce pauvre Allah.

En ce qui concerne les deux ans, ce début de la campagne normande a continué à faire ressortir la supériorité du lot qui a disputé le Criterium d'Ostende. Bab Azoum a remporté le prix du Premier Pas, Northeast a enlevé le prix de Villers et Valda a triomphé dans le prix du Coteau. Parmi les désillusions, la plus sérieuse a été causée par Princess Margaret, qui n'a pas figuré dans le prix de Honfleur gagné par Scarlet, la seconde du prix du Premier Pas. Elle peut avoir du reste des excuses à invoquer; car elle a pris un médiocre départ. Je crois qu'il faut faire crédit à cette pouliche, dont la défaite a été trop radicale pour être exacte, surtout survenant après la superbe performance qu'elle avait fournie dans l'Omnium de Maisons-Laffitte, à une tête derrière Sauge Pourprée, devant Bab Azoum et Northeast. Le prix Yacowlef a réuni un lot

Bab Azoum.

Bab Azoum, par Flying Fox et Mine d'Or, à M. Edmond Blanc (G. Stern) gagnant du Prix du Premier Pas.



L'arrivée du Prix de la Société d'Encouragement.

Roncal s'élançait en tête et restait tout le long des parcours en première position, mais Valse Bleue, à M. Vagliano (G. Stern), survenait et l'emportait de 3/4 de longueur dans les dernières foulées.

Montjoie.
Montjoie, à M. M. Caillault (Milton Henry), gagnant du Grand Saint-Léger de France (3.000 mètres), le 5 août à Caen.

Agadir.
Agadir, au baron Gourgaud (Cormack), gagnant du Prix de la Ville de Caen (900 m.) devant Omega, le 5 août.

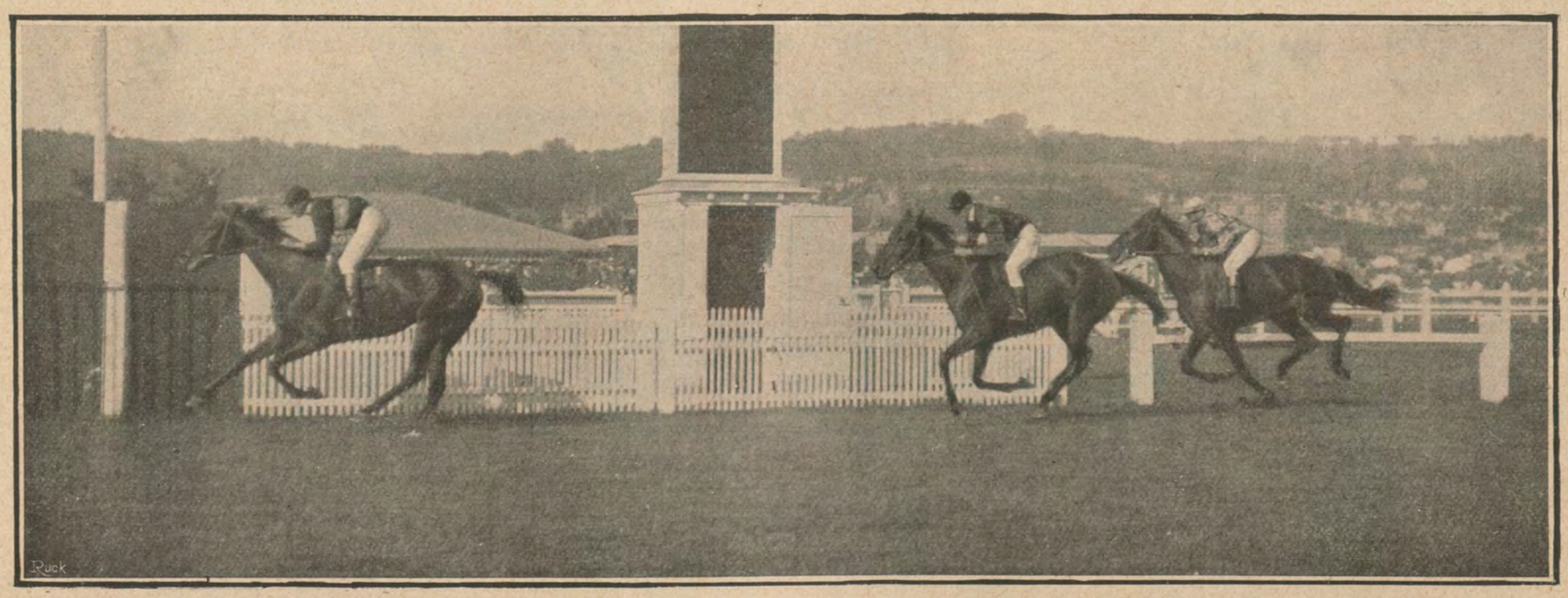
d'inédits, qui semblent être de bon ordre. Le vainqueur Pernambouc est un fils du Saigttaire et de Perm, dont il est le premier produit. Il a triomphé nettement de Conquistador un propre frère de Retz.

A côté des épreuves réservées aux espoirs de la nouvelle génération, nous avons assisté à quelques rencontres très intéressantes entre les vieux chevaux. Dans le Grand Saint-Léger de France, Montjoie a confirmé ses qualités de tenue, qu'il avait déjà affirmées à Chantilly, dans le prix de la Pelouse et à Longchamp dans le Grand Prix, où il avait mené le train jusqu'à l'entrée de la ligne droite. Bigoun et Anémone II se sont médiocrement comportés. Roncal est le seul qui ait figuré contre les deux représentants Caillault, Montjoie et Indépendant. En s'acquittant avec désinvolture d'une tâche peu ardue, Go to Bed nous a montré dans le prix des Villas qu'il tenait encore son excellente forme du début de l'année. Enfin, dans le prix Hocquart, l'infatigable Punta Gorda a préludé au succès plus important qu'elle devait remporter dimanche, en devançant sa vieille rivale, Luzerne, qui lui rendait six livres.

On ne saurait trop féliciter la Société des Courses de Deauville d'avoir modifié les conditions du prix de Longchamp ; elle a porté la distance de 2.600 à 3.400 mètres, et l'allocation de 25.000 à 40.000 francs ; en outre, pour mieux indiquer la tendance, elle a créé une récompense destinée à l'éleveur qui, en douze ans, gagnerait trois fois cette épreuve avec un produit lui appartenant.

S'il est vrai qu'elle a voulu, ainsi qu'on l'a dit, créer une sorte de criterium de l'endurance, aucun animal n'était plus qualifié pour se l'adjuger que celui qui l'a remporté l'autre jour. La vaillante Punta Gorda, après une carrière des mieux remplies, disputait là sa seizième course de l'année. Elle a cinq

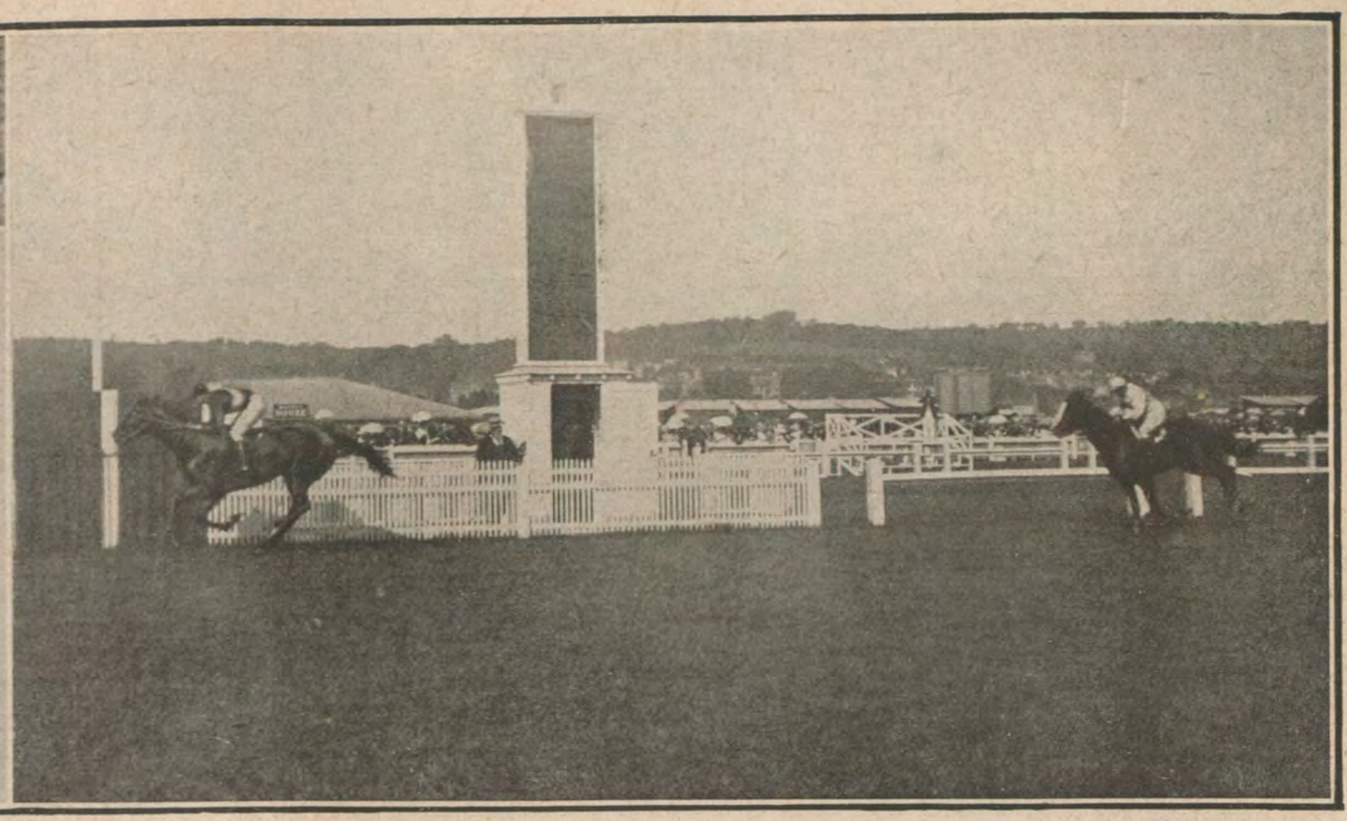
L'arrivée du Prix de Honfleur (1.000 m.) à Deauville, le 7 août.
Foresight, Scabieuse et Scar et s'élançaient en tête. Au coude, Foresight et Scarlet se détachaient et celui-ci l'emportait d'une encolure.



L'arrivée du Prix Hocquart (3.000 m., 20.000 fr.) à Deauville, le 9 août.
Avant les tournants, Punta Gorda et Moulins-la-Marche se plaçaient second et troisième derrière L'Inconnu. Dans la ligne droite, Punta Gorda se détachait pour l'emporter de deux longueurs sur Luzerne. L'Inconnu troisième à une longueur et demie.

M. Maurice Caillault.

M. Maurice Caillault, le sympathique propriétaire, qui vient d'être promu officier de la Légion d'Honneur.



L'arrivée du Prix de Longchamp (3.400 m., 40.000 fr.).

Pollet a mené devant Procope, Claudia, Punta Gorda et Pitti. Au dernier tournant, Punta Gorda, à M. Lieux (Childs), prenait l'avantage et battait facilement de deux longueurs Procope. Quérido était 3e à une longueur 1/2. Parmi les non placés, Calomel.

ans, et elle montre plus de vertueur et plus d'ardeur qu'un trois ans. Enfin elle a droit à bien des consolations, elle qui s'est si souvent heurtée l'année dernière à l'invincible Maintenon. Il semble d'ailleurs qu'elle ne restera pas sur cette victoire; elle a gagné si facilement dimanche qu'il faut s'attendre à lui voir continuer le cours de ses succès.

Cependant, par suite de sa victoire dans le prix de Longchamp, elle encourt des surcharges dans les grandes épreuves dans lesquelles elle est inscrite. Jusqu'ici la brave jument de M. Lieux n'avait pas encore gagné de prix de 25.000 fr. Ce succès l'a d'abord empêché de pouvoir être qualifiée dans le prix de Victot, couru mardi dernier, et dans le Grand Prix de Deauville elle portera, demain, 61 kilos et 51 kil 1/2 dans le Prix du Conseil Municipal. Ce sont là des handicaps qui seraient capables de faire abandonner la chance de bien des cracks, mais ce n'est point le cas avec Punta Gorda, très longue à se mettre en forme, mais très courageuse et de caractère peu changeant

Dans le Prix de Longchamp, Procope a fourni une excellente performance et Querido a fini troisième. Quant à Calomel, où sont les couronnes que nous lui avions tressées? Nous pouvons toujours nous consoler en pensant que la distance devait être trop longue pour lui.

René Riondet.

LE SPORTSMAN ET LA FINANCE

Ceux des lecteurs de la *Vie au Grand Air* qui suivent nos modestes causeries financières ont lu, dans les deux dernières, quelques indications sur l'émission des obligations de *5 0 0 de la Compagnie Générale de Tramways et de Chemins de fer Vicinaux en Espagne*, que cette Société a émises du 3 au 14 août dernier.

Nous leur avons indiqué une série d'études sur cette affaire, parue dans le *Moniteur des Capitalistes et des Rentiers*, 9, rue Pillet-Will, mais des articles disséminés dans plusieurs numéros du Journal ne peuvent pas donner une idée aussi complète de l'entreprise que l'étude parue au moment de l'émission, formant une petite brochure avec pièces à l'appui, plans, vues photographiques, etc.

C'est cette étude que nous conseillons aux lecteurs de la *Vie au Grand Air*, de nous demander, non seulement à ceux qui ont des fonds disponibles et qui veulent les bien placer, c'est-à-dire en titres leur rapportant 5 0/0, mais même à ceux qui n'ont pas actuellement d'argent à placer, à seule fin qu'ils se rendent bien compte de la façon dont il faut étudier une affaire, quels points principaux il faut déterminer, quels documents consulter et comment on arrive, après avoir sondé l'entreprise dans tous les sens, à conclure sur sa valeur.

Ne croyez pas que cette étude soit aride et ennuyeuse. Nous en avons certainement beaucoup lues qui le sont et que nous ne vous dirions pas d'aborder, mais celle-là, par sa nature même, offrait un intérêt particulier.

Elle est intitulée *Etude sur la Société des Tramways électriques de la Galice*. Car, en effet, c'est pour construire et transformer à l'électricité les tramways de la Galice, que la *Société Générale de Tramways et de Chemins de fer Vicinaux en Espagne* a émis pour 5 millions d'obligations.

L'étude d'un tramway n'a d'aride que les quelques chiffres de statistique sur lesquels s'appuient certains calculs, toutes les autres considérations sont d'ordre général et s'occupent de la population, des conditions climatériques, de l'évolution du pays au point de vue commercial, industriel, affluence des étrangers, curiosités, voyages, etc.

Les Tramways de la Galice étant groupés autour de deux grands ports, Vigo et La Corogne, nécessitaient des aperçus d'autant plus intéressants que ce coin de l'Espagne a pris un essor superbe depuis la guerre de Cuba, à cause des nombreux Espagnols, généralement riches, qui vivaient à Cuba et qui sont revenus dans la mère-patrie.

L'étude en question forme une brochure d'une vingtaine de pages, grand format, illustrée de vues photographiques et accompagnée de plans explicatifs et de vues panoramiques. C'est l'histoire actuelle d'un coin de pays admirablement doué par la nature où des circonstances particulières portent le mouvement et le progrès.

L'Espagne offre aujourd'hui, à l'observation, plusieurs points analogues, car elle se transforme économiquement avec une certaine rapidité et comme sa richesse, surtout celle de son sous-sol est merveilleuse, il y a, en Espagne, des entreprises tout à fait avantageuses à créer. Le choix des meilleures, parmi ces entreprises, fait l'objet des recherches de la *Compagnie Générale de Tramways et de Chemins Vicinaux*, et il faut rendre justice à sa perspicacité. Sa première affaire a été celle des *Tramways d'Alicante*, l'un des plus grands ports de l'Espagne, la ville des fruits et des vins les plus célèbres de toute la Méditerranée. Les Tramways d'Alicante réussissent exactement comme on l'avait prévu.

Sa seconde affaire est celle des *Tramways de la Galice* et il faut reconnaître que cet angle de l'Europe, le plus avancé vers l'Ouest, la première station européenne sur les routes maritimes qui conduisent en Afrique et dans l'Amérique du Sud, justifie par sa position exceptionnelle le choix de la Compagnie Générale.

Les Tramways de la Galice sont ceux qui desservent deux grands ports et leurs environs : Vigo et La Corogne. Des quatre provinces de l'Ancien Royaume de Galice, La Corogne est la plus peuplée, Pontevedra occupe le second rang et Vigo est la ville principale de la province dont Pontevedra est la capitale. Les deux réseaux de tramways de la Galice réunissent donc les meilleures conditions qui peuvent assurer le succès d'une entreprise de transport.

C'est ce qu'explique, avec la plus grande netteté, la brochure dont nous parlons. Les différents chapitres divisent le travail avec une clarté qui exclue toute fatigue. Ils sont illustrés par l'image, avec un soin qui donne presque à cette brochure l'intérêt d'une relation de voyage et après qu'on l'a lue, on sait non seulement comment s'étudie une affaire, mais on a de plus une notion générale sur la richesse de l'Espagne, sur les progrès de ce magnifique pays et on est attiré par les perspectives économiques d'une évolution semblable aux plus grands progrès des pays nouveaux et qui a lieu de l'autre côté des Pyrénées, à deux pas de notre frontière.

D'ici cinquante ans, il se fera en Espagne de magnifiques fortunes dans une foule d'entreprises nouvelles, qui seront favorisées par un Roi et un Gouvernement jeunes, pleins d'ardeur au travail et de confiance dans l'avenir.

Nous serions heureux que l'étude des Tramways de la Galice engageât quelques-uns de nos lecteurs à faire comme les Anglais, à porter en Espagne des capitaux et leur travail. En tous cas, elle les convaincra de la sécurité absolue des obligations 5 0/0 dont elle parle et qui rapportent l'intérêt rémunérateur de 5,250/0.

Nous nous empresserons d'envoyer la brochure à tous les lecteurs de la *Vie au Grand Air* qui la demanderont au *Moniteur des Capitalistes et des Rentiers*, 9, rue Pillet-Will.

Banque Générale Française
9, rue Pillet-Will, Paris.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. — H.-L Motti. *Le gérant* : Camille Lecestre.